

Thèse de Doctorat

Antoine RESCHE

*Mémoire présenté en vue de l'obtention du
grade de Docteur de l'Université de Nantes
sous le sceau de l'Université Bretagne Loire*

École doctorale : SCE

Discipline : Histoire contemporaine

Unité de recherche : Centre de Recherche en Histoire Internationale et Atlantique

Soutenu le 7 décembre 2016

L'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord par les compagnies françaises et britanniques

(1890-1940)

JURY

Rapporteurs : **Dominique BARJOT**, Professeur, Université Paris-Sorbonne
John BARZMAN, Professeur, Université du Havre

Examineurs : **Stanislas JEANNESSON**, Professeur, Université de Nantes, Président du jury
Jean-Louis LENHOF, Maître de conférences, Université de Caen

Directeur de Thèse : **Michel CATALA**, Professeur, Université de Nantes
Co-directeur de Thèse : **Bruno MARNOT**, Professeur, Université de La Rochelle

Remerciements

Je tiens à remercier ici en premier lieu MM. Michel Catala et Bruno Marnot pour leur suivi et leurs conseils tout au long de ce travail. Ma gratitude va également à MM. Dominique Barjot, John Barzman, Stanislas Jeannesson et Jean-Louis Lenhof pour leur participation au jury, mais aussi particulièrement à Mme Clotilde Druelle-Korn pour la direction des travaux de master à l'origine de cette thèse de doctorat. Mes remerciements vont également aux collègues qui m'ont aidé à assumer mes charges de cours, plus particulièrement, mais non exclusivement, à Virginie Chaillou-Atrous, Alice Bonamy et Fabrice Jesné. Mes pensées vont enfin à tous les étudiants et étudiantes qui ont suivi mes cours durant ces quatre années et avec qui les rapports furent très enrichissants.

Ce travail n'aurait pas été possible sans l'aide du personnel des archives du Maritime Merseyside Museum, des archives de l'Université de Liverpool, et des archives de l'Association French Lines. Que cette dernière soit ici particulièrement remerciée pour sa collaboration depuis six années déjà, en particulier Clémence Ducroix, Pauline Maillard, Laure Bouscasse, Nancy Chauvet et Dorian Dallongeville pour leur aide précieuse. Je remercie également tous les spécialistes et passionnés des paquebots – et du *Titanic* en particulier – toujours prompts à dénicher documents et informations jusque-là introuvables ; ma gratitude va particulièrement à Mark Chirnside, George Behe, Olivier Mendez, Alain Dufief et Gérard Piouffre, ainsi qu'à l'Association Française du Titanic et à ses membres. Que soit enfin remercié Jacques Sirieix pour son attentive relecture.

Enfin, que soient remerciés ici les amis, proches et moins proches, pour leur soutien au long cours, parfois virtuel, toujours certain ; particulièrement Louis, Dany, Sophie, Valérianne, Nicolas, Guillaume, Manon, Tiphaine, Elodie, Aurélien et les autres, que je regretterai bien assez tôt d'avoir oubliés. Que ma famille et Aurélie soient également remerciées pour leur soutien indéfectible.

Table des matières

Remerciements	3
Introduction	8
Un sujet peu étudié sous l'angle global.....	11
Quelles limites poser à cette étude ?.....	17
Quelles similitudes des deux côtés de la Manche, et quels particularismes nationaux ?.....	19
Trois compagnies aux évolutions parallèles et souvent entremêlées	23
1. Des liens étroits entre compagnies maritimes et États	31
1.1 Les conventions postales : des accords équitables ?.....	35
1.11 Le modèle français : rigide et contraignant	35
1.12 Un modèle britannique plus avantageux ?.....	56
1.13 Une étude de cas, les postiers du <i>Titanic</i>	65
1.2 Les États au secours des compagnies en crise.....	72
1.21 « <i>The Morgan Combine</i> » : l'IMM et les rêves de monopole.....	73
1.22 Terminer le <i>Normandie</i> ? La France et la Transat face à la crise.	94
1.23 Au Royaume-Uni : fusion des géantes	114
1.3 Compagnies maritimes en guerre	127
1.31 Découverte d'un nouvel enjeu militaire (1889 – 1914)	127
1.32 À l'épreuve de la Première Guerre mondiale	138
1.33 D'une guerre à l'autre : du rétablissement à la préparation face aux tensions	152
Conclusion de la première partie	165
2. Vitesse et prestige : des compagnies en représentation.....	168
2.1 La course au Ruban bleu : des entreprises prisonnières d'une compétition qui les dépasse ?	170
2.11 Faire face à la concurrence allemande : explosion et stagnation	171
2.12 Le refus de la vitesse : la politique Ismay	183
2.13 Le boom des années 1930 : <i>Normandie</i> contre <i>Queen Mary</i>	201
2.2 Course au gigantisme et obsession du record de taille	231
2.21 Une croissance exponentielle : quand la technique permet toujours plus gros	233
2.22 Emballlements publicitaires et prestige international.....	244
2.23 Une compétition d'avant-scène	254
2.3 Des noms rarement anodins	263
2.31 Éviter les mauvais choix : des débats qui dépassent le cadre de la compagnie.....	264
2.32 Quand le nom est synonyme de patrie.....	277

2.33 Surnoms populaires et rapport affectif	283
Conclusion de la deuxième partie	294
3. S'adapter à l'évolution des clientèles	296
3.1 La manne des migrations	299
3.11 Des compagnies inégales face aux flux migratoires ?	300
3.12 Un transport difficile, soumis aux législations extérieures	317
3.13 Le défi des années 1920 : reconvertir les navires	355
3.2 Clientèles aisées et réputation	365
3.21 Le luxe comme façade des navires	366
3.22 Voyages inauguraux et sociabilités de l'élite	396
3.23 Évoluer avec le temps.....	423
3.3 Rentabiliser les temps morts : la naissance des croisières	446
3.31 Du tournant du siècle aux années 1920 : la naissance d'une industrie	446
3.32 Quand la crise s'installe	455
3.33 Vers les croisières de prestige : l'exemple du Normandie à Rio	464
Conclusion de la troisième partie	487
4. L'enjeu de la sécurité	489
4.1 Les compagnies face aux naufrages	491
4.11 La French Line et <i>La Bourgogne</i> : la France face au jugement international	492
4.12 Le naufrage du <i>Titanic</i> : sécurité internationale et manœuvres politiques	504
4.13 Remises en causes globales et pratiques douteuses	552
4.2 La Télégraphie sans fil : exemple de l'introduction d'une technologie salvatrice	569
4.21 Un monde isolé : naviguer sans radio.....	571
4.22 De l'outil commercial au dispositif sauveur de vies : les années 1900	585
4.23 Le Titanic et ses conséquences : quand la radio devient nécessité	603
4.3 Incendies en mer : naissance d'une hantise	629
4.31 La peur du feu en mer : raisons et précédents	629
4.32 L'embrasement des années 1930	637
4.33 Un enjeu de sécurité médiatisé et affronté à bras le corps	645
Conclusion de la quatrième partie	655
Conclusion.....	657
Des particularismes nationaux ?	663
De la nécessité, désormais, d'aller vers un traitement plus centré	665
La ligne transatlantique est-elle morte avec la Seconde Guerre mondiale ?	667

Sources et bibliographie.....	670
Sources.....	670
Archives de l'Association French Lines (AFL)	670
Archives du Maritime Merseyside Museum.....	673
Archives de l'Université de Liverpool	675
Archives consultées en ligne	677
Sources imprimées	680
Bibliographie	684
Ouvrages généraux	684
Ouvrages sur la ligne de l'Atlantique Nord et les transatlantiques	684
Ouvrages sur les compagnies étudiées	685
Ouvrages sur les flottes et navires des compagnies étudiées	686
Ouvrages de et à propos des personnalités liées aux entreprises.....	689
Ouvrages sur le naufrage du <i>Titanic</i> et ses protagonistes	690
Ouvrages sur les migrations transatlantiques	692
Ouvrages sur la télégraphie sans fil.....	693
Ouvrages sur les autres compagnies maritimes et leurs flottes	693
Articles publiés sur Internet	694
Annexes.....	696
Annexe 1 : Index des navires de la ligne de l'Atlantique Nord	696
Annexe 2 : Glossaire	727
Annexe 3 : Échange de lettres entre J.B. Ismay et Phillip A.S. Franklin au sujet de la vitesse souhaitable pour l' <i>Olympic</i> (1911)	730
Lettre envoyée le 7 juillet 1911 par Franklin à Ismay.	730
Lettre envoyée le 17 juillet 1911 par Ismay à Franklin	730
Lettre envoyée le 19 juillet 1911 par Franklin à Ismay	730
Lettre envoyée le 20 juillet 1911 par Franklin à Ismay	731
Lettre envoyée le 27 juillet 1911 par Ismay à Franklin	731
Lettre envoyée le 31 juillet 1911 par Ismay à Franklin	732
Lettre de Messrs Ismay, Imrie and Co. au département américain de la White Star, le 11 août 1911	733
Copie de la lettre adressée au capitaine Smith le 11 août 1911.....	733
Annexe 4 : Recommandations extraites des rapports des enquêtes américaine et britannique sur le naufrage du <i>Titanic</i> (1912).....	734
Recommandations de la commission américaine	734

Recommandations de la commission britannique	736
Annexe 5 : Récit du voyage du <i>France</i> dans les Dardanelles (1915)	742
Annexe 6 : Discours d'inauguration du paquebot <i>Normandie</i> (1935)	745
Discours de M. Albert Lebrun ; Président de la République	745
Discours de M. William Bertrand, Ministre de la Marine Marchande	749
Discours du Gouverneur Général Olivier, président de la Compagnie Générale Transatlantique	755
Annexe 7 : Conférence de présentation du <i>Normandie</i> par Jean Marie à la Sorbonne (1935)	765
Première conférence : Sa conception.....	765
Deuxième conférence : Ses qualités propres	783
Troisième conférence : Son habillage et son équipement.....	801
Annexe 8 : Conférence de présentation du paquebot <i>Normandie</i> par Henri Cangardel au théâtre de la Michodière (1935)	819
Annexe 9 : « La T.S.F. et la sécurité en mer », rapport d'Eugène Pian	850

Introduction

Si les navires transporteurs de marchandises en tout genre continuent à sillonner tous les océans du globe et à assurer une bonne part du commerce mondial, il y a déjà plusieurs décennies que le transport de passagers sur de longues distances a disparu. Longtemps ligne reine des grandes compagnies de paquebots, la route de l'Atlantique Nord n'est plus, aujourd'hui, que fréquentée par de fortunés touristes désireux de revivre pour le plaisir cette expérience du passé à bord de navires de croisière tels que le *Queen Mary 2*. Depuis les années 1970, en effet, nul ne songerait à traverser l'Atlantique en paquebot pour d'autres raisons que son propre agrément. En dépit des déclarations fort optimistes du directeur général de la Compagnie générale transatlantique dans les années 1930, Henri Cangardel, l'avion et le paquebot n'ont pas été des moyens de transport complémentaires voués à assurer côte-à-côte le transport de types de passagers différents : l'un a rapidement et totalement remplacé l'autre¹.

Jusque dans les années 1950, néanmoins, le paquebot transatlantique restait le « seul moyen de traverser », pour reprendre l'expression consacrée par l'ouvrage de référence de John Maxtone-Graham dans les années 1970². Quelles que soient les raisons du voyage, du séjour d'agrément à l'immigration en passant par les affaires, tous devaient se conformer à ces traversées qui, jusqu'au début du XX^e siècle, duraient généralement plus d'une semaine. Alors que l'avion permet désormais de traverser l'Atlantique en quelques heures, cette remise en contexte est nécessaire pour comprendre l'évolution radicale qui fut permise par le passage du paquebot à l'avion. En effet, même le *United States*, détenteur final du record de vitesse en traversée transatlantique pour un paquebot, n'effectuait pas le voyage en moins de trois jours. Planifier ses déplacements, quelles qu'en soient les raisons, était alors bien différent : difficile de ne traverser l'Atlantique que pour un passage éclair de quelques jours lorsque l'aller-retour en demande à lui seul six, dans le meilleur des cas !

¹ L'idée que l'avion et le paquebot étaient appelés à devenir complémentaires fut notamment l'un des points principaux de l'argumentaire de Cangardel en faveur du paquebot *Normandie* lors de sa conférence au théâtre de la Michodière, en février 1935, dont le texte est consultable dans les archives French Lines (désormais AFL) à la cote 1999 004 0922.

² MAXTONE-GRAHAM, J., *The Only Way to Cross*, New York, Macmillan, 1972.

Cela explique que les paquebots aient imprimé leur marque sur le monde de cette époque, modelant les échanges transatlantiques et plus largement internationaux. Vecteurs d'émigration, mais aussi lieux de retrouvailles des élites ; transporteurs du courrier et de marchandises ; exportateurs d'art et de culture : l'expression d'« ambassadeurs des mers » qui leur est souvent accolée n'est, en bien des manières, pas usurpée.

Très tôt avec l'apparition de la navigation à vapeur, les pouvoirs politiques surent d'ailleurs saisir l'intérêt de ce mode de transport. Tout au long de ce qu'il convient de qualifier d'« âge des paquebots », des années 1840 à 1960, les gouvernements et hommes d'état s'approprièrent tant les usages pratiques que les retombées symboliques des lignes maritimes et des géants qui les sillonnèrent. Réciproquement, les compagnies surent faire comprendre aux pouvoirs, qu'ils soient démocratiques ou autoritaires, les intérêts qu'ils avaient à les soutenir et un avantage mutuel en fut souvent retiré.

Ces lignes régulières naquirent grâce à des technologies comme la machine à vapeur puis l'hélice, qui assuraient désormais aux départs et arrivées une précision ne dépendant plus que marginalement des éléments, là où un voilier aurait pu se trouver longtemps retardé par manque de vent. Apparut ainsi un réseau maritime en bien des points semblable aux réseaux ferroviaires et routiers de la terre ferme, simplifiant les communications et échanges tant sur de grandes que de petites distances³. Toutefois, les lignes maritimes avaient leurs propres spécificités, à commencer par le terrain, bien différent et, surtout, qui n'impliquait pas les mêmes types d'aménagements que le transport terrestre. Le navire n'avait pas besoin de route tracée et, du reste, les capitaines gardèrent durant toute la période une grande indépendance dans le détail du choix de leurs routes, ne recevant de leurs compagnies que des directives globales. De fait, aucun réseau d'infrastructure n'étant requis sur les océans eux-mêmes, la concurrence s'en trouva facilitée, nul n'ayant le monopole du terrain. Ceci explique l'explosion du nombre d'entreprises maritimes, en particulier sur l'Atlantique Nord, au milieu du XIX^e siècle.

³ MARNOT, B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2011, p. 61-62.

Cette ligne était en effet la première de toutes, tant en termes de prestige que d'ancienneté. Née en 1838 avec les premières traversées intégralement à la vapeur du *Sirius* et du *Great Western*, la ligne de l'Atlantique Nord ne cessa de se développer. Enjeu stratégique, elle fut le théâtre d'une concurrence acharnée, mais aussi le lieu de nombreuses innovations techniques ; ainsi, en 1910, 90 % de la flotte britannique était composée de vapeurs sur l'Atlantique Nord⁴. Ces innovations concernèrent cependant au départ des transports spécifiques, notamment ceux du courrier et de passagers : la vapeur restait un mode de transport coûteux et, jusqu'à la fin du XIXe siècle, bon nombre de marchandises lourdes transitaient par voilier⁵. Quant aux autres lignes, moins fréquentées, elles ne furent jamais l'objet d'une aussi âpre concurrence : une course à la vitesse et au volume sur des lignes au long cours aurait été ruineuse. C'est donc à la ligne de l'Atlantique Nord que revint ce rôle précurseur dans les échanges internationaux, au point qu'il a pu être avancé qu'elle devançait jusqu'aux lignes régulières terrestres⁶.

Qui plus est, la période choisie fut celle d'une réelle accélération de cette concurrence, qui s'inscrit dans le cadre plus large d'une explosion des échanges transatlantiques. La circulation des biens, des personnes et des savoirs était alors particulièrement intense, les migrations transatlantiques connaissant leur apogée dans les années 1900 tandis que les expositions universelles se multipliaient de part et d'autre de l'Atlantique, et que se renforçaient les pratiques d'une économie mondialisée⁷. Stoppé net par la Première Guerre mondiale, cet élan peina à se retrouver dans les années 1920 et 1930, et il conviendra donc de comprendre comment les entreprises réagirent à ces évolutions.

Les trois compagnies maritimes étudiées dans le cadre de ce travail, la Cunard Line, la White Star Line et la Compagnie générale transatlantique, furent parmi les plus

⁴ *Idem*, p. 38-39.

⁵ *Idem*, p. 49-50.

⁶ WILLIAMS, D.M. et ARMSTRONG, J., « *Technological Advances in the Maritime sector: Some Implications for Trade, Modernization and the Process of Globalization in the Nineteenth Century* », *Research in Maritime History*, n°43, 2010, p. 177-202.

⁷ Ces pratiques se retrouveront, du reste, dans l'exploitation de la ligne transatlantique elle-même à travers l'exemple du trust International Mercantile Marine Company de John Pierpont Morgan, dont il sera question dans ces pages.

prestigieuses de leur temps. Leurs histoires sont parallèles, parfois opposées, et se recourent bien souvent.

Mais bien plus qu'une histoire maritime, c'est également une histoire de l'Europe et des États-Unis qu'elles racontent, reflétant l'évolution de la société, des deux côtés de l'Atlantique, que ce soit à travers des thématiques englobantes, comme la question de l'émigration⁸, ou d'autres plus ciblées, à l'image du traitement des religions à bord⁹. Si le paquebot était souvent vu comme un lieu « à part », isolant ses passagers le temps de la traversée, il ne fut jamais pour autant coupé du reste du monde et de ses aléas. À titre d'exemple, les inquiétudes du commissaire de bord du *Normandie*, Henry Villar, qui craignait que le paquebot ne devienne « officiellement le navire où les Israélites réunis et groupés représenteraient un bloc et se considéreraient comme chez eux¹⁰ », nous rappellent violemment que le climat difficile des années 1930 ne s'arrêtait pas aux portes de coupée.

À travers les paquebots de la ligne de l'Atlantique Nord, ce sont donc également d'importantes mutations « à terre » que ce travail entend illustrer.

Un sujet peu étudié sous l'angle global

Sujet particulièrement prisé des amateurs de marine, la ligne transatlantique fait l'objet de très nombreux ouvrages destinés au grand public. Pourtant, les compagnies elles-mêmes et, à plus forte raison la ligne transatlantique ont fait l'objet de peu d'écrits détaillés, et encore moins universitaires. Quelques ouvrages, néanmoins, se sont distingués comme le classique *The Only Way to Cross* de John Maxtone-Graham¹¹ ou le plus récent *The Ocean Railway* de Stephen Fox¹².

Ainsi, les ouvrages détaillant l'histoire des compagnies sont rares, et plus encore dans le monde francophone. La Compagnie générale transatlantique a ainsi fait l'objet d'un ouvrage majeur par Marthe Barbance, lors du centenaire de l'entreprise en

⁸ Voir 3.1.

⁹ Voir 3.213.

¹⁰ Rapport de voyage de la traversée du 2 au 14 octobre 1935, 1997 004 5115 (AFL).

¹¹ MAXTONE-GRAHAM, J., *The Only Way to Cross*, op. cit..

¹² FOX, S., *The Ocean Railway*, Londres, Harper Collins, 2011.

1955¹³. S'il est un travail remarquable et détaillé, l'ouvrage se fait parfois évasif sur les aspects plus sombres de l'entreprise (il s'agit, après-tout, d'un ouvrage commandé pour l'occasion), et il est surtout particulièrement daté. En 1955, en effet, la Compagnie générale transatlantique avait encore vingt années devant-elle, et le célèbre paquebot *France* de 1962 n'était pas encore en construction. Sur les dernières années de la compagnie, le seul ouvrage est celui de Charles Offrey, *Cette grande dame que fut la Transat*, publié en 1994¹⁴. Mort à l'âge de 104 ans en 2015, Offrey était une des mémoires vives de l'âge d'or de la compagnie, qu'il avait rejointe dans les années 1930 ; mais ses souvenirs vivants étaient loin d'être neutres et son récit souvent dithyrambique est en revanche d'une piètre qualité scientifique... Il manque ainsi un réel travail poussé sur l'histoire de l'entreprise à l'image de ce qui a été réalisé par Marie-Françoise Berneron-Couvenhes au sujet des Messageries Maritimes¹⁵.

Les archives de la compagnie sont désormais gérées par l'association French Lines, basée au Havre, qui fut l'un des principaux fonds d'archives consultés dans le cadre de ce travail. Celles-ci furent néanmoins très inégalement conservées : si les documents relatifs au *Normandie* et au *France* de 1962 sont très nombreux, ceux ayant trait au XIX^e siècle et au début du XX^e sont beaucoup plus rares. De fait, les travaux de recherche récents concernent principalement les années 1930, avec deux mémoires sur le paquebot *Normandie*¹⁶, ainsi qu'un consacré au paquebot *Paris*, plus méconnu¹⁷.

La White Star Line fut pour sa part l'objet de deux histoires, dans les années 1960. En 1961, en effet, Wilton J. Oldham publia *The Ismay Line*, ouvrage à petit tirage mais particulièrement important pour l'historien¹⁸. Pour écrire son ouvrage, Oldham eut accès aux archives de la famille Ismay : Thomas Henry Ismay était le fondateur de

¹³ BARBANCE, M., *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique*, Paris, Arts et Métiers Graphiques, 1955.

¹⁴ OFFREY, C., *Cette grande dame que fut la Transat*, MDV, 1997.

¹⁵ BERNERON-COUVENHES, M.F., *Les Messageries Maritimes, l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007.

¹⁶ GARNAUD, P., sous la direction de MARSEILLE, J., *Le Paquebot Normandie et l'opinion (1929 – 1935)*, Université Paris I, 1996 ; RESCHE, A., sous la direction de D'HOLLANDER, P. et DRUELLE KORN, C., *Le paquebot Normandie, un pari audacieux dans la politique de la Compagnie Générale Transatlantique*, Université de Limoges, 2012.

¹⁷ NOIRET, E., sous la direction de PLAUD-DILHUIT, P., *Le paquebot Paris (1912-1939) de la Compagnie générale transatlantique*, Université Rennes 2, 2014.

¹⁸ OLDHAM, W.J., *The Ismay Line*, Liverpool, Journal of Commerce, 1961. 2013 pour la version électronique utilisée ici.

la White Star Line et la présida jusqu'en 1899, et son fils Joseph Bruce lui succéda jusqu'au naufrage du *Titanic* en 1912. Ayant alors dû quitter la compagnie, il vécut malgré tout jusqu'en 1937 et eut l'occasion de rester attentif au devenir de l'entreprise familiale, au point d'envisager d'intervenir en 1933 pour la sortir de la crise économique. Ces archives familiales aujourd'hui disparues furent donc pour Oldham source de nombreuses informations désormais introuvables ailleurs. Fort heureusement, cet ouvrage épuisé en version papier et très prisé des collectionneurs a été réédité peu après l'entreprise de ce travail de recherche. Néanmoins, Oldham fut souvent assez évasif sur l'origine précise de ses informations et doit donc être cru sur parole...

Le second ouvrage de référence sur la compagnie est *White Star* publié en 1964 par Roy Anderson¹⁹. Œuvre d'un jeune passionné, il s'agit encore à ce jour de l'ouvrage le plus exhaustif sur la compagnie : comme Oldham, Anderson eut à l'époque accès à des archives vraisemblablement disparues depuis, ou appartenant à des collections privées et, tout comme son prédécesseur, il se montra souvent trop évasif sur l'origine de ses informations...

Une histoire plus récente de la compagnie a été publiée par Robin Gardiner, mais n'a pour seul intérêt que d'être plus facilement trouvable de nos jours²⁰. Gardiner s'est en effet illustré par ailleurs pour sa « théorie de l'échange » imaginant une ubuesque fraude à l'assurance impliquant le *Titanic* et son navire jumeau, l'*Olympic*, théorie réfutée par de nombreux auteurs²¹. S'il ne s'aventure pas à de telles énormités dans son ouvrage sur la White Star, il se fait parfois sensationnaliste, insistant sur les incidents mineurs et habituels connus par les navires de la compagnie pour en dresser l'image médiatiquement séduisante d'une compagnie « maudite ». Un tel ouvrage ne saurait être utilisé dans le cadre d'un travail universitaire.

Concernant la Cunard Line, si les ouvrages amateurs sont relativement nombreux (souvent orientés sur l'histoire de la flotte), la référence, quoique désormais

¹⁹ ANDERSON, R., *White Star*, Prescot, T. Stephenson & Sons, 1964.

²⁰ GARDINER, R., *History of the White Star Line*, Ian Allan, 2001.

²¹ BEVERIDGE, B., BRAUNSCHWEIGER, A, HALL, S., *Titanic or Olympic : Which Ship Sank ? The Truth behind the Conspiracy*, The History Press, 2012. CHIRNSIDE, M., *Olympic and Titanic, an Analysis of the Robin Gardiner Conspiracy Theory*, 2006, disponible en ligne (http://www.markchirnside.co.uk/pdfs/Conspiracy_Dissertation.pdf).

datée, reste *Cunard and the North Atlantic* de Francis E. Hyde, publié en 1975²². Ouvrage exhaustif traitant avant tout de la politique financière et économique de l'entreprise, il s'agit d'une base de travail incontournable.

Sur les deux compagnies britanniques, les archives sont très inégalement réparties. Il semble en effet que, lors de leur fusion en 1934, la Cunard ait fait en grande partie disparaître l'héritage de sa rivale : de façon générale, la White Star Line est réputée pour le peu d'archives survivantes. De nombreuses pièces sont néanmoins aux mains de collectionneurs et, par chance, Internet leur permet de plus en plus souvent de rendre publics des documents qui auraient en temps normal dormi dans des collections privées. Un certain nombre de ces documents ont été utilisé dans le cadre de ces recherches, par exemple ceux provenant des archives Gjenvick-Gjonvick²³.

Les archives de la Cunard Line sont pour leur part principalement conservées en deux lieux qui ont été fréquentés dans le cadre de ce travail : l'université de Liverpool et les archives du Maritime Merseyside Museum. Les premières²⁴ contiennent notamment les rapports internes relatifs à la gestion de l'entreprise et une importante correspondance. Elles représentent une très vaste somme documentaire et n'ont pu, au vu de leur éloignement, faire l'objet d'une étude aussi exhaustive que celles de l'Association French Lines. Celles du Merseyside Maritime Museum²⁵ contiennent pour leur part des documents ayant trait aux navires eux-mêmes, des textes promotionnels etc. Les deux fonds contiennent également de trop rares documents ayant trait à la White Star Line, qui ont également été consultés.

S'ajoutent enfin des documents passés à une plus grande postérité : plusieurs magazines d'époque vantant les mérites de nouveaux paquebots ont fait l'objet de rééditions plus récentes qui offrent souvent des sources très détaillées²⁶. De la même

²² HYDE, F. E., *Cunard and the North Atlantic ; 1840-1973*, Londres, MacMillan, 1975.

²³ Les archives Gjenvick-Gjonvick proposent à la vente de nombreuses copies de documents d'époque, mais permettent également la consultation de nombreux textes au format « brut », notamment ayant trait à l'immigration. <http://www.gjenvick.com/>

²⁴ Indiquées comme « LPU » dans les références.

²⁵ Indiquées comme « MMM » dans les références.

²⁶ Le *Lusitania* et le *Mauretania* ont été dépeints dans le détail par la revue *Engineering*, dans un numéro chacun, réédités en 1986 par Mark D. Warren (WARREN, M.D., *Lusitania et Mauretania*, Cambridge,

manière, par sa postérité, le naufrage du *Titanic* constitue une source de choix pour mieux appréhender bien des aspects des traversées transatlantiques, grâce à de nombreux travaux d'érudition. Ainsi, George Behe a, dans deux ouvrages, recueilli toutes les lettres écrites par les personnes se trouvant à bord du *Titanic*, ainsi que celles rédigées par les passagers du *Carpathia*, navire sauveteur, offrant au chercheur une source documentaire inédite²⁷. De plus, plusieurs passagers et membres d'équipage du paquebot ont rédigé le récit détaillé de leur expérience, s'étendant souvent bien au-delà du seul naufrage pour relater également certains aspects de la vie à bord, et d'autres considérations liées au monde maritime de l'époque²⁸. Autres sources liées au naufrage, les rapports des commissions d'enquête britannique et américaine sur le *Titanic*, longtemps réduits à une portée confidentielle, sont désormais portés à la connaissance de tous par une équipe de chercheurs amateurs issus de la totalité du monde anglophone²⁹.

Une particularité réside donc ici dans le fait que de très nombreuses sources ont été dispersées, sources qui possèdent pourtant un intérêt non-négligeable. C'est ici que le rôle des chercheurs amateurs doit être salué, puisque de nombreux passionnés de marine ont su, au cours de recherches qui ont parfois duré plusieurs décennies, compiler de grands nombres de documents et offrir des travaux permettant de poser les bases d'une réflexion plus large dans le cadre de ce travail³⁰. De nombreux ouvrages ont ainsi été rédigés, notamment relatifs au *Normandie*, au *Lusitania*, au *Titanic* mais aussi parfois à des navires moins connus (citons ainsi les brillants travaux

Patrick Stephens, 1986.) *L'Olympic* et le *Titanic* ont pour leur part été présentés par *The Shipbuilder* en 1911, réédité en fac-similés en 2009.

²⁷ BEHE, G., *On Board RMS Titanic: Memories of the Maiden Voyage*, The History Press, 2012.

²⁸ Notamment les ouvrages réédités par WINOCOUR, J. (ed.), *The Story of the Titanic as Told by Her Survivors*, Dover Publications, New York, 1960 ; regroupant les témoignages des passagers Lawrence Beesley et Archibald Gracie, ainsi que de l'officier Lightoller et de l'opérateur radio Bride.

²⁹ Ces témoignages sont ainsi disponibles en ligne et au téléchargement sur le site du *Titanic Inquiry Project* (<http://www.titanicinquiry.org/>) ; ils seront ici référencés comme USI (enquête américaine), USIR (bilan de l'enquête américaine), BI (enquête britannique) et BIR (bilan de l'enquête britannique). La pagination mentionnée sera celle des éditions originales archivées, cette pagination restant indiquée dans les retranscriptions actuelles.

³⁰ Rendons ainsi hommage aux travaux des sociétés savantes fondées autour du *Titanic*, à l'instar de l'américaine *Titanic Historical Society* et de nombreuses associations nationales liées au navire, qu'elles soient françaises, britanniques, allemandes, scandinaves... De même, les archives de l'association French Lines font l'objet de nombreux travaux de bénévoles, souvent anciens employés de compagnies maritimes, qui défrichent d'importants secteurs pour de futurs chercheurs.

de Mark Chirnside sur l'*Olympic*, le *Majestic* ou encore l'*Aquitania*³¹). Dans le cas du *Titanic*, l'aura mythique du naufrage a conduit à la production de travaux plus ciblés, parfois d'excellente qualité, qu'il s'agisse de biographies de passagers et membres d'équipage, de descriptions techniques et détaillées du navire ou encore des activités de l'équipage. Souvent, ces ouvrages défrichent des secteurs qui peuvent ensuite être réexplorés sous un angle plus global.

De même, les descriptions de flottes sont un outil nécessaire pour bien saisir l'évolution des différentes compagnies. Ces ouvrages qui, généralement, tentent de fournir une succincte description de chaque navire d'une compagnie, accompagnée autant que possible d'une courte chronologie de sa carrière, sont en effet des outils incontournables. En la matière, le maître incontesté est Duncan Haws, auteur de la collection *Merchant Fleets in Profile* dont chaque volume se focalise sur une compagnie. Ont été utilisés dans le cadre de ce travail les volumes consacrés à la Cunard³², la White Star Line³³ et la Compagnie générale transatlantique³⁴; mais également, dans un but comparatif, ceux relatifs à des compagnies britanniques de second plan³⁵, et celui consacré à l'allemande HAPAG³⁶. D'autres ouvrages complémentaires recoupent et augmentent ces informations comme les travaux de Ludovic Trihan sur la « Transat » et ceux, particulièrement détaillés, de Richard de Kerbrech sur la White Star Line³⁷, et la Cunard-White Star Line³⁸.

Ainsi les ouvrages ne manquent pas sur bien des aspects concernant la ligne transatlantique, mais aucune synthèse poussée n'a encore tenté de saisir les

³¹ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, Olympic, Titanic, Britannic*, Stroud, The History Press, 2011 ; *RMS Olympic, Titanic's Sister*, Stroud, The History Press, 2015 ; *RMS Majestic, « The Magic Stick »*, Stroud, The History Press, 2006 et *RMS Aquitania, « The Ship Beautiful »*, Stroud, The History Press, 2008 ; ainsi que l'ouvrage *The Big Four of the White Star Fleet*, à paraître aux mêmes éditions en octobre 2016.

³² HAWS, D., *Merchant Fleets n°12 – Cunard Line*, Burwash, TCL Publications, 1987.

³³ HAWS, D., *Merchant Fleets n°19 – White Star Line*, Hereford, TCL Publications, 1990.

³⁴ HAWS, D., *Merchant Fleets n°30 – French Line – Compagnie Générale Transatlantique*, Hereford, TCL Publications, 1996.

³⁵ HAWS, D., *Merchant Fleets in Profile n°2 – The Ships of the Cunard, American, Red Star, Inman, Leyland, Dominion, Atlantic Transport and White Star Lines*, Cambridge, Patrick Stephens, 1979.

³⁶ HAWS, D., *Merchant Fleets in Profile n°4 – The Ships of the Hamurg America, Adler and Carr Lines*, Cambridge, Patrick Stephens, 1980.

³⁷ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, Ian Allan Publishing, 2009.

³⁸ DE KERBRECH, R. et WILLIAMS, D. L., *Cunard White Star Liners of the 1930s*, Londres, Conway Maritime Press, 1988.

interactions entre les différentes compagnies et la façon dont étaient abordées les problématiques qui se posaient à elles. Histoires de compagnies, « biographies » de navires et études de flottes ont en effet un inconvénient majeur : en se focalisant sur une seule entreprise, elles occultent les tendances plus globales qui régissaient les échanges transatlantiques.

En la matière, le terrain à explorer est donc vaste.

Quelles limites poser à cette étude ?

L'exploitation de la ligne transatlantique est un sujet particulièrement vaste, qui a nécessité une importante réduction pour être décemment envisageable dans le cadre d'une thèse de doctorat. Les lignes transatlantiques secondaires ont donc été occultées, qu'il s'agisse de celle de l'Atlantique sud (exploitée par la Compagnie générale transatlantique) et celle du Canada bien que celle-ci ait parfois un impact sur la ligne étudiée qui fait qu'elle sera parfois mentionnée par la suite.

Par la ligne « de l'Atlantique nord », ce travail entendra donc la ligne allant de l'Europe à New York (et dans une moindre mesure, Boston), au départ de Liverpool, Southampton et du Havre, ainsi que, plus marginalement, des ports Méditerranéens dans le cadre des compagnies britanniques : il s'inscrit ainsi pleinement dans le cadre de la volonté d'écrire une « histoire nouvelle de l'Europe », manifestée par le Labex EHNE qui a permis et financé la réalisation de ce doctorat.

De même, il a été choisi de ne pas étudier les compagnies allemandes, italiennes, russes, espagnoles, belges, néerlandaises et scandinaves, d'une part pour des questions pratiques et linguistiques, d'autre part car leur fonctionnement fut souvent différent, au vu de leur position généralement mineure à l'échelle mondiale, et de leur absence durant certaines périodes. Ainsi, les compagnies allemandes sont-elles très présentes entre les années 1890 et 1914, avant de disparaître jusqu'en 1929, tandis que les paquebots italiens font une apparition véritablement remarquable à partir des années 1930.

Il arrivera que des références et comparaisons soient faites avec ces compagnies lorsque des apports pertinents s'imposent ; néanmoins leur étude, surtout

dans leurs périodes de retrait, pourrait faire l'objet de recherches ultérieures particulièrement judicieuses.

Choisir la compagnie française à étudier ne fut pas difficile : la Compagnie générale transatlantique fut la seule à exploiter cette ligne, du début des années 1860 au retrait du *France* en 1974. En ce qui concerne les britanniques, deux entreprises se sont réellement distinguées sur cette ligne durant la période voulue : la White Star Line et la Cunard Line. Bien d'autres auraient néanmoins pu être choisies pour le rôle qu'elles ont épisodiquement tenu, qu'il s'agisse de l'Inman Line à la fin du XIX^e siècle, ou encore de la Royal Mail Steam Packet Company, dont il sera néanmoins parfois question dans la mesure où son propriétaire, Lord Kysant, posséda la White Star Line à partir de 1927. On l'aura compris, les interactions entre entreprises furent souvent très fortes et il serait illusoire de se focaliser sur trois d'entre elles sans jamais mentionner celles qui servirent parfois de façon conjointe avec elles.

Enfin, la question s'est posée de définir des bornes chronologiques pertinentes. Les trois compagnies étudiées ont émergé au milieu du XIX^e siècle : 1840 pour la Cunard, 1855 pour la Compagnie générale transatlantique et 1845 pour la White Star Line, bien qu'elle n'ait réellement commencé son activité transatlantique qu'avec la mise en service des nouveaux navires de Thomas Henry Ismay, en 1871, après un rachat faisant suite à une faillite dans les années 1860.

Si la White Star fusionna avec la Cunard en 1934 au cours de ce qui se révéla finalement être une absorption, cette dernière et la Transat ont longtemps poursuivi leur activité transatlantique : la compagnie française s'est en effet retirée en 1974, époque où la Cunard conservait encore son *Queen Elizabeth 2* effectuant jusque dans les années 2000 des traversées transatlantiques à but touristique. De fait, si la Cunard exploite encore son *Queen Mary 2* sur cette ligne de façon occasionnelle, on peut considérer que la disparition de la ligne transatlantique régulière date des années 1970.

Ce gros siècle d'exploitation était une période bien trop vaste pour être totalement étudiée. Deux bornages ont donc été choisis. La borne de fin est la plus évidente : 1940 est l'année où la ligne transatlantique se coupa net durant la Seconde

Guerre mondiale, offrant ici une rupture claire pour la Transat comme pour la Cunard-White Star Line.

La borne de départ est moins fixe : il s'agit ici du début des années 1890, moment où la mise en service de navires de plus en plus imposants et performants s'accéléra pour les trois compagnies. En 1889 et 1890 furent ainsi mis en service le *Teutonic* et le *Majestic* de la White Star, particulièrement novateurs à l'époque, tandis que la Transat mit en service en 1891 *La Touraine* et que 1893 vit la réponse de la Cunard avec le *Lucania* et le *Campania*. Cette période de nette accélération de la modernisation des trois compagnies forme donc un point de départ idéal après de premières années plus lentes sur la ligne de l'Atlantique Nord, celles d'une mise en place progressive du service, pour lesquelles les archives sont nettement plus rares, notamment en ce qui concerne la compagnie française.

Ce demi-siècle offre donc pour les trois entreprises les principaux éléments relatifs aux grandes problématiques de l'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord : ils vit en effet l'apogée des flux migratoires puis leur mort, l'approche de deux conflits mondiaux, l'évolution radicale des clientèles, le renforcement des patriotismes, l'apparition du tourisme et l'émergence d'une politique internationale de sécurité en mer : une période particulièrement riche, à de nombreux titres.

Quelles similitudes des deux côtés de la Manche, et quels particularismes nationaux ?

Dans le cadre d'une étude comparative, il est rapidement apparu qu'une approche chronologique ne permettrait pas de toucher l'essentiel des points importants. En effet, il est arrivé qu'une des trois compagnies se révèle avoir un net retard sur certains terrains (par exemple la Compagnie générale transatlantique en ce qui concerne le transport des migrants), ou au contraire qu'une autre ait fait des choix particulièrement précoces (comme lorsque la White Star renonça à la course à la vitesse, dans les années 1890).

Aussi, il apparaît clairement qu'une approche thématique est à privilégier. Celle-ci a pour but de comprendre quelles furent les différences et similitudes entre les trois compagnies étudiées ? Certaines problématiques étaient-elles propres à un pays

et pas à l'autre, ou les différences étaient-elles liées à des choix des entreprises, et non à des particularismes nationaux ? Dans quelle mesure, enfin, ces problématiques se sont-elles inscrites dans le cadre plus large des relations internationales de l'époque ?

Quatre grands axes seront donc étudiés dans le cadre de ce développement. Le premier concerne les relations entre les compagnies et leurs États respectifs. En effet, dès leurs débuts, ces compagnies ont eu des relations très étroites avec les pouvoirs politiques. C'est ainsi que la Compagnie générale transatlantique obtint l'exploitation de cette ligne par décret impérial de Napoléon III.

Ce premier temps de la réflexion se focalisera sur trois aspects principaux des relations entre les compagnies et les pouvoirs politiques : d'une part, il s'agira d'étudier la question des conventions postales qui permirent aux compagnies de financer une partie de leur exploitation contre un service de transport de courrier. On cherchera ici à comprendre si des différences majeures opposaient les systèmes des deux pays.

Dans un deuxième temps, il s'agira de voir comment les gouvernements purent intervenir dans la vie même des entreprises durant des périodes de crise : le point central de l'étude sera bien entendu la crise des années 1930, qui faillit conduire à la faillite les trois entreprises concernées, et se solda par la fusion de la White Star et de la Cunard, ainsi que par la transformation de la Compagnie générale transatlantique en société d'économie mixte.

Enfin, la troisième thématique s'impose d'elle-même par l'événement radical qui traverse la période étudiée : la Première Guerre mondiale. Il faudra en effet voir comment gouvernements et compagnies s'organisèrent en temps de conflits, durant lesquels navires et équipages pouvaient aisément devenir des outils particulièrement utiles.

Le deuxième grand axe concernera les types de compétitions symboliques auxquelles se livraient les compagnies. Course au gigantisme, à la vitesse et au prestige étaient en effet pour elles des moyens d'acquérir une clientèle et une réputation, mais il serait faux de voir dans ces compétitions des phénomènes uniquement publicitaires et sans grand intérêt : par l'attention qu'elles attirèrent, parfois à l'autre bout du

globe, elles jouèrent un certain rôle dans les luttes patriotiques auxquelles se livrait le monde de la première moitié du XX^e siècle.

Il sera donc tout d'abord question de la prestigieuse course à la vitesse, rendue célèbre par le « Ruban bleu » : les trois compagnies étudiées participèrent à cette compétition, à des moments différents néanmoins. Ainsi, dès le début de la période qui est le cadre de ce travail, la White Star Line fit volontairement le choix de renoncer à la course à la vitesse, tandis que la Cunard et la Transat y participaient.

De même, la course à la taille et au gigantisme fut une compétition qui ne manqua pas d'attirer l'attention de la presse et de séduire l'opinion, au point que des techniques parfois très artificielles furent développées pour construire « le plus gros paquebot », avec une rude concurrence internationale.

Enfin, le rapport affectif des populations vis-à-vis des navires et le choix de leur nom, souvent orienté par une volonté politique, formeront le dernier point de cette thématique permettant de voir comment, à travers la compétition entre les navires, c'est souvent une compétition entre pavillons qui fut mise en scène.

Dans un troisième temps, ce sont les conditions d'exploitation qu'il convient d'étudier, en particulier la manière dont elles furent influencées par les types de clientèles disponibles. Ainsi, le premier aspect de cette question à être étudié sera celui de l'émigration, qui a représenté pour les compagnies transatlantiques une source de bénéfices importante jusqu'aux années 1920. Il sera ici particulièrement intéressant de comparer les politiques des trois compagnies, que ce soit en termes de capacité des installations mais aussi par la façon dont étaient traités les migrants. Enfin, la période ayant été témoin de la mise en place de quotas très restrictifs dans les années 1920, l'adaptation progressive des navires à cette situation sera nécessairement évoquée.

À l'autre extrémité de l'échelle sociale, le traitement des classes supérieures et son évolution se devra d'être étudié. C'est en effet auprès de ces classes que les différentes compagnies jouaient un rôle de représentantes des savoir-faire artistiques et culturels de leur pavillon, qu'elles jouaient un rôle d'ambassadrices. Plus encore, par ces classes supérieures accueillies dans le luxe, les navires devenaient lieux de rencontre des élites mondiales, en particulier au cours de traversées inaugurales

particulièrement médiatisées. En outre, il s'agira de voir sur quelles spécificités misaient les différentes compagnies pour attirer leur clientèle fortunée, la plus à même de leur apporter un prestige international.

Enfin, la période étudiée invite à se pencher sur un autre aspect des pratiques commerciales : la naissance de la croisière, comme activité purement touristique en opposition aux lignes régulières qui sont avant tout un moyen de transport. En effet, ces croisières qui émergèrent dès le début de la période étudiée, mais connurent une réelle explosion au moment de la crise des années 1930, se déroulèrent souvent de façon conjointe avec l'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord, effectuées par les mêmes navires, au départ d'un des ports habituels de la ligne. Loin d'être une activité concurrente, il s'agissait alors d'une pratique complémentaire visant à compenser des baisses de rentabilité, tout en attirant sur l'entreprise un grand prestige international, comme le montrera l'étude de la croisière du *Normandie* à Rio, en 1938.

Par l'étude de ces trois aspects, c'est l'évolution de la clientèle et, de fait, de la société qui apparaît à travers l'exploitation de la ligne.

Enfin, le dernier axe d'étude touche à un problème spécifiquement maritime : la question de la sécurité face aux risques toujours présents sur une route de l'Atlantique Nord souvent dangereuse. Durant la période étudiée, en effet, les exemples de désastres en tous genres de manquent pas.

Dans un premier temps, il s'agira d'étudier la réponse apportée aux naufrages par les compagnies ; non seulement celles qui les subissent, mais également les autres. Deux naufrages seront principalement évoqués : celui de *La Bourgogne* en 1898, qui donna lieu à une forte émotion aux États-Unis, et celui du *Titanic*, particulièrement intéressant pour la réponse internationale qui y fut apportée.

Un second aspect de l'étude concernera l'apport de la télégraphie sans fil à la navigation, qui permit de rompre l'isolement total des navires. En effet, jusqu'au début des années 1900, les transatlantiques étaient totalement isolés du reste du monde, et ne pouvaient communiquer avec les navires proches que par le biais de moyens optiques. L'introduction de la TSF apparut tout d'abord comme un moyen de permettre aux passagers de rester en contact avec la terre ferme, notamment pour la gestion de leurs affaires. Néanmoins, les naufrages du *Republic* puis du *Titanic*, durant

lesquels la radio eut un rôle important, attirèrent l'attention sur le caractère vital de cette forme de communication qui contribua à rapprocher plus encore les deux côtés de l'Atlantique.

Enfin, une troisième problématique sera étudiée en ce qui concerne la sécurité en mer : celle des incendies, devenue particulièrement importante dans les années 1930. Difficile à traiter en pleine mer, le feu devint un ennemi mortel pour les marins et les constructeurs de navires, et il sera ici intéressant de voir comment les différentes compagnies surent répondre à ce danger, et si la réponse apportée eut un caractère international.

Trois compagnies aux évolutions parallèles et souvent entremêlées

Ce travail de recherche étant orienté autour d'un plan thématique, il semble judicieux, en introduction, de fournir une rapide présentation des histoires respectives des trois compagnies impliquées, afin de permettre au lecteur de situer bien plus aisément les événements qui seront mentionnés par la suite.

Fondée en 1840 par Samuel Cunard, homme d'affaires britannique né au Canada, le British and North American Royal Mail Steam-Packet Company était une compagnie maritime hautement subventionnée pour faciliter la liaison transatlantique, notamment par le transport de courrier, à bord de ses navires à roues à aubes dont les premiers furent les quatre paquebots de classe Britannia. À cette époque, plusieurs compagnies tentaient d'établir la ligne, notamment la British and American Steam Navigation Company, avec ses navires *British Queen* et *President*, énormes pour l'époque, et plus encore, la Great Western Steamship Company, en possession de deux paquebots révolutionnaires du constructeur Isembardt Kingdom Brunel, le *Great Western* et le *Great Britain*. Mais la navigation sur l'Atlantique Nord était chose dangereuse : en 1841, le *President* disparut sans laisser de traces, causant la perte de sa compagnie. En 1846, ce fut au tour du *Great Britain* de s'échouer à la suite d'une erreur de navigation, ce qui fit s'effondrer son entreprise. Or, pour sa part, la Cunard Line insistait auprès de ses capitaines sur la sécurité, et l'absence totale de pertes lui permit de durer, contrairement à ses concurrentes du moment.

Avec le temps, néanmoins, des entreprises émergèrent face à elle, notamment la britannique Inman Line, et surtout, l'américaine Collins Line, très fortement subventionnée. Celle-ci mit en service une série de quatre navires (*Atlantic*, *Arctic*, *Baltic* et *Pacific*) qui dépassaient de loin, en vitesse comme en confort, la Cunard Line, mais les naufrages consécutifs, en 1854 et 1856 de l'*Arctic* et du *Pacific* eurent raison de l'entreprise, tandis que la Cunard répliquait avec de nouveaux navires de qualité comme le *Persia* (1856). Au début des années 1870, néanmoins, la situation se compliquait pour la compagnie : l'Inman Line mettait en service des navires de qualité équivalente et, plus encore, la White Star Line entra en compétition en 1871 avec une série de six navires au confort révolutionnaire. Face à elle, la Cunard, conservatrice dans ses pratiques de construction, était distancée.

En 1876, elle perdit, de surcroît, ses accords postaux très favorables, désormais remplacés par des contrats plus ouverts et malléables³⁹. Il était important pour l'entreprise de se ressaisir avant d'être totalement distancée. En 1879, elle fut profondément réorganisée (devenant, au passage, la Cunard Steamship Company), entra en Bourse et mit en service plusieurs navires rapides et modernes : le *Servia*, en 1881, puis le détenteur du Ruban bleu *Oregon*, racheté en 1884 à la Guion Line, et enfin, en mettant en service une paire de navires en 1884/1885, l'*Etruria* et l'*Umbria*.

Mais l'époque était à une rude concurrence et, quelques années plus tard apparurent les bien plus modernes *Teutonic* et *Majestic* de la White Star, ainsi que les *City of New York* et *City of Paris* de l'Inman Line. En 1893, la Cunard dut donc répliquer avec des navires plus imposants et plus rapides, les *Lucania* et *Campania*. La concurrence était alors acharnée, et la domination de la compagnie loin d'être acquise.

Survint alors la concurrence des compagnies allemandes Norddeutscher Lloyd et HAPAG, qui mirent en service des navires de plus en plus rapides quand la White Star, pour sa part, se retirait de cette course. De surcroît, la formation en 1902 de l'International Mercantile Marine Company, gigantesque trust américain englobant notamment la White Star Line, dont il sera question plus loin, incita le gouvernement britannique à tout faire pour s'assurer que la compagnie garde son pavillon. Pour cela, l'Amirauté établit un contrat selon lequel la Cunard recevrait une aide et une subvention annuelle pour la construction et l'exploitation de deux navires rapides et

³⁹ Cet aspect sera étudié plus en détail en 1.12.

gigantesques, le *Lusitania* et le *Mauretania*, susceptibles d'être convertis en temps de guerre. Mis en service en 1907, détenteurs du record absolu de vitesse pendant plus de vingt ans, les deux navires connurent un grand succès et furent rejoints en 1914 par l'*Aquitania*, plus grand et moderne pour concurrencer l'*Olympic* de la White Star.

Comme les deux autres compagnies étudiées, la Cunard Line contribua à l'effort de guerre à plusieurs titres qui seront évoqués ultérieurement⁴⁰, mais paya aussi un lourd tribut au conflit, perdant plusieurs navires dont le célèbre *Lusitania*, torpillé en 1915. Celui-ci fut remplacé après la guerre par le paquebot allemand *Imperator*, aussitôt renommé *Berengaria*, et de 1920 à 1925, la compagnie se lança dans un grand programme de reconstruction de navires intermédiaires, notamment sur sa ligne canadienne.

Alors que la White Star déclinait dans les années 1920, la Cunard renforça son activité. La fin de la décennie vit cependant croître la concurrence de la France, la Compagnie générale transatlantique ayant des paquebots modernes comme l'*Île-de-France*, et surtout l'entrée en scène de l'Allemagne et de l'Italie, avec de nouveaux détenteurs du Ruban bleu, les *Bremen*, *Europa* et *Rex*. Il devenait primordial de construire un nouveau navire capable de rivaliser. C'est ainsi que la compagnie mit en chantier fin 1930 le « *Cunarder 534* », paquebot géant conçu pour dépasser la barre symbolique des 30 nœuds de vitesse moyenne.

La crise économique, néanmoins, entrava ce projet : dès 1931, le chantier dut cesser, faute de moyens. Dans un contexte qui sera amplement détaillé dans la première partie de ce travail, la Cunard Line fut incitée à fusionner avec la White Star, en 1934, formant la Cunard-White Star Line, ce qui permit l'achèvement du navire, nommé *Queen Mary*, en 1936, et la construction d'un second navire de même type, le *Queen Elizabeth*, en 1940. Tous deux connurent un intensif service de guerre comme transport de troupes, avant de connaître une intense carrière commerciale jusqu'à la fin des années 1960. La compagnie était alors redevenue « Cunard Line », cette dernière ayant racheté les parts de la White Star.

En 1968, enfin, la Cunard remplaça ses anciens navires par le *Queen Elizabeth 2*, conçu autant – sinon plus – pour la croisière que pour les traversées régulières. Jusqu'aux années 2000, il assura une sorte de service symbolique sur l'Atlantique,

⁴⁰ Voir partie 1.3 sur le service de guerre des navires.

désormais monopolisé par le transport aérien, tout en assurant généralement des croisières classiques. Depuis 2004, ce rôle de paquebot « semi-traditionnel » est détenu par le *Queen Mary 2*. De fait, partie du conglomérat Carnival Corporation, la Cunard Line est devenue la caution historique de cette industrie de la croisière, assurant des voyages de prestiges pour la clientèle attirée par l'héritage des paquebots classiques.

La Compagnie générale transatlantique est, pour sa part, apparue en 1855 lorsque les frères Émile et Isaac Pereire, banquiers et hommes d'affaires renommés, fondèrent avec leurs associés la Compagnie générale maritime. Entreprise hasardeuse et mal dirigée, bâtie à partir du rachat de « la Terreneuviennne », entreprise de pêche à la morue, cette compagnie se trouva rapidement dans un état de quasi faillite. La compagnie échappa à la disparition lorsque, en 1860, Isaac Pereire parvint à négocier une convention postale pour l'exploitation de plusieurs lignes transatlantiques, à destination de New York et de l'Amérique centrale. En 1861, par décret impérial, l'entreprise devint Compagnie générale transatlantique ; la ligne du Mexique ouvrit l'année suivante, celle de New York en 1864.

Les premiers temps furent difficiles : la concurrence internationale était rude, l'époque fut marquée par une crise qui entraîna en 1868 l'éviction des Pereire, puis leur retour en 1875 (Émile, rapidement décédé, fut remplacé par son neveu Eugène, qui resta président de l'entreprise jusqu'en 1904). En 1879, néanmoins, la compagnie obtint une subvention pour un service postal entre Marseille et Alger qui se révéla particulièrement rentable (en réalité, à cette époque, la Compagnie générale transatlantique réalisa plus de la moitié de ses recettes... sur la Méditerranée).

Les années 1880 furent celles d'une première modernisation, avec, pour répondre aux demandes de l'État en matière de transport du courrier, la construction de plusieurs navires. Après *La Normandie*, faisant figure de prototype en 1883, vinrent en 1886 *La Champagne*, *La Bretagne*, *La Bourgogne* et *La Gascogne* qui modernisèrent fortement le service. En 1891, ils furent rejoints par un navire encore plus moderne, *La Touraine*. Tous restaient néanmoins en net retrait par rapport à ce que proposaient alors les compagnies britanniques, et la compagnie peinait à se moderniser.

La fin du XIX^e siècle fut ainsi une période d'importante crise pour l'entreprise, qui ne parvenait pas à faire face à la concurrence étrangère, et fut, de surcroît, victime de son plus meurtrier naufrage, celui de *La Bourgogne*, en 1898⁴¹. Cette accumulation entraîna, en 1904, une profonde refonte du fonctionnement de la compagnie avec l'arrivée à sa tête de l'industriel Jules Charles-Roux, qui lança une importante politique de modernisation des différentes lignes, marquées notamment par l'arrivée de paquebots au succès international, *La Provence* en 1906 et surtout le *France* de 1912.

Comme dans le cas de la Cunard, la compagnie française fut impliquée dans la guerre et y perdit de nombreux navires, notamment *La Provence*, ainsi que beaucoup de cargos. Elle sortit néanmoins consolidée de la guerre, ayant tiré des ressources du conflit et, surtout, ayant acquis une certaine clientèle dans les années d'après-guerre, renforcée par l'entrée en service en 1921 de son moderne *Paris*. Sous la présidence de John Dal Piaz (de 1920 à 1928), la compagnie prospéra, ses navires et leurs grands crus attirant une clientèle américaine souffrant de la Prohibition, tandis que son retard en matière migratoire lui permit de s'adapter plus facilement aux restrictions sur les quotas de l'époque⁴². Surtout, l'entrée en service en 1927 du très moderne et populaire *Île-de-France* permit à la compagnie d'accueillir une place de choix sur la scène internationale. Ceci encouragea alors l'entreprise à prévoir pour le début des années 1930 un nouveau super-paquebot dont les caractéristiques globales étaient proches du projet de « *Cunarder 534* » alors à l'étude de l'autre côté de la Manche.

Comme dans le cas de la Cunard, la crise vint compliquer ces plans, et la construction fut mise en péril. Ici aussi, le sauvetage de l'entreprise, réalisé par l'État, fera l'objet d'une analyse détaillée⁴³. Il permit à la Compagnie générale transatlantique d'éviter la faillite, et de mettre en service son paquebot *Normandie*, en 1935, qui lui assura une grande popularité jusqu'à la guerre.

Celle-ci fut difficilement vécue, la compagnie perdant les deux tiers de sa flotte, dont le *Normandie*. Après-guerre, elle parvint néanmoins à se maintenir dans les années 1950 avec l'*Île-de-France*, modernisé après le conflit, et le *Liberté*, ancien *Europa* allemand récupéré en dédommagement de la perte du *Normandie*. Se posa,

⁴¹ Voir 4.11 pour ce naufrage et ses implications.

⁴² La question migratoire et l'implication de la Transat seront l'objet de la partie 3.1.

⁴³ Voir en 1.22.

durant toute cette décennie, la question de la construction d'un nouveau grand transatlantique, finalement mis en service en 1962 : le célèbre *France*. Arrivé trop tard, le paquebot peina, contrairement au *Queen Elisabeth 2*, à s'adapter à la concurrence du transport aérien et à la nécessité, désormais, de surtout pratiquer des croisières. En 1974, malgré les demandes de nombreux marins et d'une partie de l'opinion, le *France* fut retiré du service, et avec lui, la ligne transatlantique disparut. L'année suivante, la Compagnie générale transatlantique fusionna avec les Messageries maritimes, compagnie à l'origine focalisée sur la desserte des colonies, pour fonder la Compagnie générale maritime, spécialisée dans le transport de marchandises. Aujourd'hui fusionnée à la Compagnie maritime d'affrètement, l'entreprise est devenue la CMA-CGM, l'une des principales compagnies maritimes de transport de fret au monde.

Le cas de la White Star Line, enfin, est plus particulier, dans la mesure où l'entreprise connut deux fondations. La première remonte à 1845 lorsque deux armateurs de Liverpool décidèrent de créer une compagnie affrétant des clippers à destination de l'Australie. La compagnie prospéra un temps, mais connut également un naufrage meurtrier, celui du *Tayleur*, en 1854⁴⁴, et ne parvint pas à négocier le tournant de la navigation à vapeur et de la baisse du trafic vers l'Australie. Dans le courant des années 1860, cette première White Star Line fit faillite.

C'est alors qu'un jeune homme d'affaires liverpuldien, Thomas Henry Ismay, racheta pour 1 000 livres sterling le drapeau et le nom de la White Star Line, et fonda sa propre compagnie, l'Oceanic Steam Navigation Company. Il reçut pour cela l'aide du financier Gustav Wilhelm Schwabe, à la condition que les navires de l'entreprise soient construits dans l'entreprise fondée par son neveu, Gustav Wolff, les chantiers navals Harland & Wolff. Cette collaboration conduisit, en 1871-1872, à l'entrée en service d'une série de six navires de luxe, l'*Oceanic*, l'*Atlantic*, le *Baltic*, le *Republic*, l'*Adriatic* et le *Celtic*, qui rencontrèrent rapidement un grand succès, assombri néanmoins par la perte de l'*Atlantic* le 1^{er} avril 1873, naufrage le plus meurtrier enregistré jusque-là⁴⁵.

⁴⁴ HOFFS, G., *The Sinking of RMS Tayleur*, Barnsley, Penn & Sword, 2015.

⁴⁵ COCHKANOFF, G. et CHAULK, B., *SS Atlantic: The White Star Line's First Disaster at Sea*, Fredericton, Goose Lane Editions, 2009.

La compagnie prospéra néanmoins, multipliant les terrains d'action (Pacifique, via l'Occidental and Oriental Steamship Company qui affrétait ses navires ; Nouvelle-Zélande), ainsi que ses domaines d'activité : à la fin des années 1880, elle inaugura ainsi un service de transport de bétail sur l'Atlantique Nord, aussi rentable qu'éphémère.

Par ailleurs, l'entreprise sut concurrencer ses rivales sur le terrain du confort, notamment avec le *Teutonic* et le *Majestic* (1889-1890), puis surtout l'*Oceanic* (II) en 1899. Cette année-là mourut Thomas Ismay, qui céda la place à son fils Bruce, non sans avoir défini une nouvelle politique dont il sera question de façon détaillée dans la deuxième partie : le choix de renoncer à la course à la vitesse pour privilégier confort et sécurité⁴⁶. Cette politique se confirma par la mise en service et le grand succès de quatre paquebots gigantesques et lents, les *Big Four*, entre 1901 et 1907. Par ailleurs, la White Star Line reçut en 1902 une offre généreuse de l'Américain John Pierpont Morgan pour rejoindre l'International Mercantile Marine Company. Comme on le verra, l'opération, qui passa alors pour un coup de maître, tourna finalement à l'échec retentissant.

Dans l'intervalle, néanmoins, la prospère White Star Line planifia la mise en service de trois géants de classe Olympic, à partir de 1911. Le naufrage du deuxième navire, le *Titanic*, lors de son voyage inaugural en 1912 eut un impact international qui sera amplement étudié dans ces pages. La compagnie encaissa malgré tout le choc, et traversa également la Première Guerre mondiale en perdant plusieurs navires, dont le troisième de la série, le *Britannic*, qui ne connut jamais le moindre service commercial.

Dédommée par des paquebots allemands de qualité inégale, devenus l'*Homeric* et le *Majestic* (II), la White Star continua à assurer une ligne transatlantique stable dans les années 1920, tout en accumulant des difficultés sur ses lignes annexes vers la Nouvelle-Zélande, l'Australie et le Canada. Rejetée de l'International Mercantile Marine Company, elle fut rachetée par le magnat britannique Owen Phillips, connu alors sous le titre de Lord Kylsant, à la tête d'un gigantesque empire maritime : la Royal Mail Steam Packet Company, qui s'effondra au début des années 1930 à cause de ses malversations.

⁴⁶ Voir en 2.12 sur ce sujet.

De fait, comme on le verra de façon détaillée, la White Star Line affronta la crise dans les dispositions les plus défavorables possibles, et ne put pas y survivre. En position de faiblesse elle fusionna avec sa rivale, la Cunard Line, ce qui aboutit en réalité à sa disparition : des trois compagnies étudiées, la White Star Line fut ainsi la seule à ne pas dépasser la première moitié du XX^e siècle.

Ces brefs résumés des histoires de ces compagnies dont, chacune, pourrait être l'objet de travaux à part entière, font d'ores et déjà émerger des thèmes communs et des parallèles. Il convient désormais d'aborder le premier de ces quatre grands aspects : la question des rapports des compagnies avec leurs États respectifs.

1. Des liens étroits entre compagnies maritimes et États

De l'étude des trajectoires des différentes compagnies de paquebots de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e, ressort incontestablement le fait que ces entreprises ont souvent eu des liens très étroits avec le pouvoir politique. La chose est ancienne, et logique dans un monde où l'Europe coloniale en pleine expansion nécessitait des connexions fortes entre tous les continents. À une époque où la navigation représentait le plus simple moyen de transporter d'immenses quantités de biens et de personnes, il n'est pas étonnant que le pouvoir se soit intéressé de très près à la création et à l'exploitation des lignes maritimes.

Les enjeux économiques, culturels et militaires se sont très tôt mélangés, et la création de la Compagnie générale transatlantique en fournit une illustration brillante, plusieurs décennies avant le début de la période étudiée. Fondée en 1855 par les frères Pereire, industriels bien en vue sous le Second Empire, elle devient par décret impérial la Compagnie générale transatlantique en 1861⁴⁷. La date n'est pas anodine : le moment où la compagnie recentre ses activités, jusque-là éclectiques, sur la ligne transatlantique correspond au moment où les ambitions de Napoléon III se tournent vers le Mexique. On ne s'étonnera donc pas que ce soit la ligne de l'Amérique centrale, et non celle de New York, qui ait été la première inaugurée, avec la traversée de *La Louisiane*, le 14 avril 1862, à destination de Fort-de-France et Vera Cruz. Pour cette inauguration, nombre d'invités de marque s'étaient retrouvés à Saint-Nazaire pour célébrer ce qui était la création d'un « futur Liverpool français », selon les mots du Préfet de Loire-inférieure, Henri Chevreau⁴⁸.

Ce lien était d'ailleurs parfaitement assumé, comme en témoigne le discours tenu par Émile Pereire, président de la Compagnie générale transatlantique, portant un toast à l'Empereur :

« Son nom qui se rattache à toutes les grandes entreprises de notre époque est plus particulièrement lié à l'heureux événement qui nous réunit. C'est par sa volonté persévérante que l'entreprise des paquebots

⁴⁷ Décret du 25 août 1851 autorisant la compagnie à changer de nom.

⁴⁸ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 61

transatlantiques a été fondée... [...] C'est une révolution commerciale en même temps que politique de mettre nos Antilles et les deux Amériques à quelques jours du rivage de la France et du continent européen⁴⁹. »

De façon moins lyrique mais beaucoup plus concrète, cette ambition politique était incarnée par le calendrier même qui avait été imposé. Signée en février 1862, la convention postale établie entre l'Empire et la compagnie impliquait la mise en place d'un service régulier pour le mois de juillet suivant. Il s'agissait ici, bien entendu, de fournir pour la durée du conflit un ravitaillement fiable aux troupes françaises intervenant au Mexique⁵⁰. Du reste, cette fonction militaire se révéla très profitable à la compagnie qui tira d'importantes ressources du transport de troupes et de matériel durant ses premières années⁵¹.

De manière plus symbolique, la compagnie exprimait à l'époque totalement son adhésion au régime en nommant ainsi deux de ses navires *Napoléon III* et *Impératrice Eugénie*. Le second devint néanmoins *l'Atlantique* dès la chute du régime impérial, en 1870, tandis que le premier fut renommé *Ville du Havre* en 1873.

Si l'exemple des débuts de la Compagnie générale transatlantique est particulièrement parlant tant il recouvre maints aspects de ces rapports entre gouvernements et compagnies, il est loin d'être isolé. On pourra ainsi mentionner la très grande proximité entre le Kaiser Guillaume II d'Allemagne et le président de la Hamburg America Line (HAPAG), Albert Ballin⁵², ainsi que les hommages répétés à la famille impériale faits par la Norddeutscher Lloyd à travers les noms de ses navires (*Kaiser Wilhelm der Grosse, Kaiser Wilhelm II, Kronprinz Wilhelm, Kronprinzessin Cecilie...*). L'Italie mussolinienne ne fut pas non plus en reste et poussa pour sa part à la

⁴⁹ *Idem.* et p. 62

⁵⁰ *Idem.*, p. 62

⁵¹ *Idem.*, p. 67

⁵² Albert Ballin fut un précurseur en matière de navires de luxe au début du XX^e siècle, sa compagnie se plaçant notamment en pointe dans le secteur des croisières. Juste avant la Première Guerre mondiale, il concevait un trio de navires devant être les plus gros au monde, *l'Imperator*, le *Vaterland* et le *Bismarck*, dont les noms ont une évidente connotation patriotique. Les navires furent d'ailleurs baptisés par des membres de la famille impériale, dont Guillaume II lui-même. Le conflit sapa les ambitions de Ballin, néanmoins, qui ne supporta pas l'idée de voir son œuvre disloquée. Il se suicida le 9 novembre 1918, jour de l'abdication du Kaiser. Si la compagnie survécut à Ballin, elle ne retrouva jamais son lustre d'avant-guerre. Ses trois navires géants servirent néanmoins sous pavillon britannique et américain, devenant respectivement le *Berengaria* (Cunard Line), le *Leviathan* (United States Lines) et le *Majestic* (White Star Line). Voir notamment LAYTON, J.K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, Amberley Publishing, 2013.

fusion de ses plus grandes compagnies afin de s'imposer, brièvement, dans les années 1930, sur la scène internationale. Les trois compagnies de notre étude nous pousseront néanmoins à nous concentrer sur les rapports avec les gouvernements français, britannique et américain (à travers le cas de la White Star Line lorsqu'elle fut intégrée au trust de J.P. Morgan, l'International Mercantile Marine Co.).

Dans le cadre de cette étude, nous distinguerons trois types de rapports entre gouvernements et compagnies. Le premier cas est celui qui, initialement, sembla prédominer : le cas des conventions postales. C'est en effet par le biais de ces accords de forme diverses que les compagnies reçurent un financement d'État important, en échange de conditions à remplir en ce qui concerne l'efficacité de la distribution du courrier. Il s'agira ici d'étudier le contrôle plus ou moins important que permirent ces accords, ainsi que leurs divergences et similitudes des deux côtés de la Manche.

Rapidement, néanmoins, l'emprise des gouvernements dépassa de loin ces accords relatifs au simple courrier. Lorsque les crises économiques les frappèrent de plein fouet, ou face à l'évolution du marché, il arriva plusieurs fois que l'État ait dû s'imposer de façon plus intrusive dans la politique des compagnies. Nous analyserons plusieurs de ces cas, en particulier la menace qui fut représentée par le conglomérat américain de J.P. Morgan, l'International Mercantile Marine Co⁵³, mais aussi la crise économique des années 1930, et la manière dont les gouvernements et les dirigeants des compagnies surent s'entendre (ou non) pour éviter le pire.

Le tableau de ces interactions ne saurait enfin être complet sans analyser en détail le rôle des compagnies maritimes dans les conflits. Comme nous l'avons vu dans l'introduction du présent chapitre, les gouvernements ont en effet rapidement saisi l'intérêt que représentaient ces compagnies de paquebots dans le cadre de leur politique militaire. Transport de troupes, de matériel, et même navires servant aux opérations : les usages furent nombreux durant la période étudiée, entre les années 1890 et 1940. Nous nous attarderons ici sur trois temps importants : la Seconde Guerre des Boers, la Première Guerre mondiale et l'approche de la Seconde.

Les questions liées au patriotisme, et à la manière dont les navires devinrent rapidement eux-mêmes des symboles nationaux utilisés à des fins diplomatiques et

⁵³ L'International Mercantile Marine Company, fondée en 1902, sera généralement nommée ici IMM.

d'exportation culturelle seront pour leur part évoqués sous leurs divers aspects dans les parties suivantes, de même que l'influence des législations sur la sécurité maritime.

1.1 Les conventions postales : des accords équitables ?

À une époque où le paquebot était le seul moyen de franchir les océans, et offrait souvent plus de sécurité et de régularité que la voie terrestre sur de longues distances, le transport maritime ne pouvait que devenir un acteur clé du transport du courrier. Bien entendu les navires l'avaient toujours été mais, dans bien des cas, l'envoi d'une simple lettre était un geste hasardeux. Il fallait en effet qu'un navire se dirigeant vers la bonne direction passe dans les environs... et qu'il arrive à destination, ce qui était loin d'être garanti.

L'émergence de lignes régulières et de technologies plus fiables (à commencer par la vapeur, puis les coques en acier) ont néanmoins permis d'assurer que, plus que jamais, le courrier aurait des chances d'arriver à destination. Cela concordait avec l'essor d'une société de plus en plus mondialisée, au sein de laquelle les affaires nécessitaient des échanges à distance croissants. Les paquebots postaux devenaient donc un enjeu crucial.

Le principe de convention postale a pu varier, comme nous le verrons à travers les lieux et les époques. Nous étudierons donc d'abord le système français, puis le britannique, avant de nous pencher sur une étude de cas, à travers les postiers du *Titanic* : leur destin tragique a en effet permis de mettre en lumière une activité qui, autrement, serait restée dans l'ombre¹.

1.11 Le modèle français : rigide et contraignant

Refondée sous ce nom par décret impérial, la Compagnie générale transatlantique était, depuis 1861, une compagnie subventionnée par l'État français pour transporter le courrier aux Amériques. Ces subventions postales présentes dès

¹ Cet exemple du *Titanic* sera appelé à revenir plusieurs fois au cours de ce travail pour évoquer des aspects n'ayant aucun rapport avec son naufrage. En effet, son destin tragique et la médiatisation qui s'en est suivie et se poursuit plus d'un siècle après ont permis la multiplication d'études diverses sur tous les aspects le concernant : biographies de membres d'équipage, étude détaillée des installations du navire et des pratiques de l'époque. L'attraction créée par cet événement permet ainsi d'attirer l'attention sur de nombreux aspects qui seraient, autrement, passés totalement inaperçus. Ainsi, le caractère exceptionnel du drame a pu, d'une certaine manière, immortaliser le banal qui l'accompagnait.

l'origine de la ligne étaient donc une part importante du fonctionnement de la compagnie, qui en devint rapidement dépendante.

Le fonctionnement des conventions françaises était très rigide, les conventions devant être renégociées à intervalles réguliers au grand dam de la compagnie qui trouvait qu'elles ne s'adaptaient pas assez vite à l'évolution de ses besoins. Plus encore, elles impliquaient un nombre non négligeable de contraintes à commencer par la construction à intervalles réguliers de navires modernes, un impératif qui, durant la crise des années 1930, faillit coûter sa survie économique à la compagnie.

1.111 Un système ancien de liens étroits avec l'État

Lorsque les frères Pereire et leurs associés avaient lancé, en 1855, leur « Compagnie générale maritime » en rachetant la « Terreneuvienne », entreprise de pêche à la morue, ils n'avaient pas de réelle connaissance du monde maritime et s'étaient dispersés dans de nombreuses directions. Ce groupe de banquiers et hommes d'affaires ne connaissant pas le monde de la marine s'était donné des buts divers et, surtout, très vagues, allant de la construction à l'affrètement de navires et, de façon générale, à toutes les opérations maritimes possibles. Un tel éparpillement était voué à l'échec, et la compagnie s'était vite trouvée à court de liquidités².

Prenant exemple sur Samuel Cunard, qui avait lancé son entreprise en 1840 en négociant une subvention postale, les Pereire comprirent qu'ils avaient là une solution potentielle à leurs problèmes de liquidités, à une époque où le Second Empire lançait de grands programmes industriels. En 1860, profitant des difficultés de l'armateur havrais Louis-Victor Marziou qui avait obtenu l'exploitation de la ligne de New York, Isaac Pereire parvint à négocier une subvention de vingt ans pour l'exploitation de plusieurs lignes vers l'Amérique, la plus importante étant Le Havre-New York. Dès 1861, par décret impérial, la compagnie devint Compagnie générale transatlantique³.

À la même époque, la compagnie des Messageries Maritimes bénéficiait du même type de subventions, et celles-ci étaient entrées dans les mœurs dès la fin des

² BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 39-41.

³ *Idem*, p. 47-48.

années 1860, malgré leur coût (plus de la moitié du budget des Postes et Télégraphes dans les années 1870)⁴.

Plus de vingt ans après la première subvention, en 1882, le conseil d'administration s'inquiéta du renouvellement de la convention, prévu pour 1885, et alors débattu à la Chambre des députés :

« L'État s'occupe du renouvellement de ces concessions et deux projets de loi viennent d'être déposés, dans ce but, sur le bureau de la Chambre des députés. [...] [Le Conseil] compte que notre Compagnie restera chargée de ces services [...]. Mais, s'il arrivait, par impossible, que ces concessions ne fussent pas maintenues, le Conseil saurait se mettre à la hauteur de la tâche qui lui est imposée. Nous ne serions pas embarrassés pour utiliser notre flotte pour l'exploitation de lignes commerciales fructueuses, suivant un plan déjà conçu et étudié, et la prime à la navigation, jointe aux économies qui résulteraient nécessairement de l'exonération des dépenses extraordinaires imposées par le cahier des charges des services postaux, remplacerait, dans une mesure très appréciable, la subvention qui nous serait enlevée⁵. »

Si le conseil se faisait rassurant, il convient néanmoins de se pencher sur les chiffres de son budget détaillé cette année-là : en 1881, la ligne de l'Atlantique Nord avait rapporté 4 670 278,30 F. pour le transport de passagers et 4 661 426,42 F. pour celui de marchandises. S'ajoutaient à cela 3 644 000 F. de subvention postale, et 131 404,57 F. de prime à la marine marchande. Sur 13 millions de francs de revenus, la subvention représentait environ le quart. En revanche, la compagnie était beaucoup plus dépendante des subventions qu'elle recevait sur la ligne mexicaine, où elles représentaient plus de la moitié des revenus (3 millions de francs sur un total de 5,9) ; et sur la ligne de Colon, 2,8 millions de francs de subvention constituaient également près de la moitié des 6 millions de francs de recettes. En 1881, toujours, une fois fait le total de ses dépenses, la compagnie dégagait un bénéfice d'un peu plus de 7 millions de francs, dont plus de la moitié était consacré à diverses réserves destinées aux remboursements d'obligations et d'emprunts. Une fois cette dernière dépense

⁴ BERNERON-COUVENHES, M.-F., *Les Messageries Maritimes...*, op. cit., p. 367.

⁵ Rapport du CA à l'AG de 1882, 1997 004 5209 (AFL).

déduite, le total des bénéfiques était de 3 265 140,33 F., soit moins que la seule subvention de la ligne de l'Atlantique Nord⁶.

L'année suivante, de même, le conseil d'administration se montrait précautionneux, supposant que la convention pût ne pas être renouvelée. La direction de l'entreprise se faisait néanmoins rassurante, quelle que soit l'issue des débats parlementaires :

« Quoi qu'il arrive, la situation de la Compagnie ne sera nullement atteinte. Pour le cas, en effet, où elle ne resterait pas concessionnaire [...], sa transformation est préparée. [...] Les subventions de l'État ne paient, en réalité, vous le savez, que les exigences postales : la vitesse, le service des passagers de cabine, les arrêts réduits dans les escales et la fixité des départs et des parcours. Pour un service purement commercial, la Compagnie Générale Transatlantique est connue aux Antilles, dans l'Amérique centrale et aux États-Unis ; elle y est en possession, depuis plus de vingt ans, d'une clientèle sûre [...]. Pour l'émigration, elle possède des correspondants sur tout le continent ; elle a, pour ainsi dire, tout un réseau de relations créées depuis longtemps. Dans ces conditions, elle soutiendrait avec avantage la concurrence contre une société nouvelle⁷. »

Au même moment, en effet, se déroulaient d'intenses débats sur la question de la subvention de la compagnie, qui marquèrent notamment les séances de mai 1883 après l'examen de la question par une commission spéciale. La question de la légitimité de la subvention elle-même était notamment soulevée, en particulier par Félix Faure que Marthe Barbançe cite s'exclamant : « Croyez-vous que la Compagnie va saborder ses bateaux parce que vous ne lui donnerez plus de subvention⁸ ? »

Sur ce point, son avis ne fut pas suivi : le matériel de la compagnie était vieillissant et une subvention serait nécessaire pour le renouveler⁹. Mais bien des points prêtaient encore à débat. Ainsi, le député de Loire-Inférieure Fidèle Simon¹⁰

⁶ *Idem.*

⁷ Rapport du CA à l'AG de 1883, 1997 004 5209 (AFL).

⁸ BARBANÇE, M., *op. cit.*, p. 121.

⁹ Voir 1.112 pour les conséquences des conventions postales sur la construction.

¹⁰ 1837-1911, député centre-gauche de Loire-Inférieure de 1870 à 1893.

souligna la question des ports d'attache à lier à la subvention, avec comme crainte que la région de Saint-Nazaire ne soit pénalisée par certaines propositions :

« Si très souvent le port du Havre a revendiqué la centralisation à son profit, de la totalité ou de la majeure partie des lignes, le Gouvernement a toujours défendu et fait admettre par les Chambres, une répartition aussi égale que possible des lignes entre les quatre grands ports situés à l'embouchure des quatre grands fleuves de France [Saint-Nazaire, Bordeaux, Le Havre, Marseille]. [...] Si la théorie des courants commerciaux [...] était admise, on arriverait à bref délai à la concentration de tous les services postaux dans un ou deux ports : le Havre et Marseille. Or, une telle solution, messieurs, serait-elle bien conforme à l'intérêt général du pays ? Serait-il patriotique de créer la pléthore dans quelques régions et l'anémie dans d'autres ? [...] Est-il équitable de frapper du même coup, toutes les industries qui se sont créées dans leur région, en rendant leurs approvisionnements plus difficiles et plus coûteux¹¹ ? »

La Chambre dut ainsi choisir entre le projet proposé par le gouvernement d'une adjudication pour les lignes du Havre à New York et de Saint-Nazaire aux Antilles et au Mexique, et celui, plus vague, de Félix Faure, proposant d'ouvrir ce service à toute compagnie s'en donnant les moyens et ne mentionnant que les pays, France, États-Unis, Antilles, Mexique, ce qui était un moyen de favoriser discrètement le Havre, dont il était député¹². Faure défendit avec acharnement son projet contre le rapporteur, Maurice Rouvier, indiquant que son système appelait à la libre concurrence des entreprises maritimes, qui ne seraient rémunérées que si elles remplissaient certaines exigences, tandis que l'adjudication revenait en réalité à faire un chèque en blanc à la Compagnie générale transatlantique, seule entreprise à même de poser sa candidature, sans qu'il soit garanti qu'elle atteigne les objectifs attendus¹³.

Si la proposition de Faure fut repoussée, une partie de ses idées furent néanmoins intégrées au projet, notamment en ce qui concerne l'amélioration des navires : au lieu de demander à la compagnie de livrer tous ses nouveaux navires en bloc, il fut suggéré de procéder en plusieurs fois, de façon à permettre à l'entreprise de se tenir au goût du jour et de perfectionner son matériel, pour le maintenir au niveau

¹¹ Journal officiel du 13 mai 1883, p. 922.

¹² *Idem*.

¹³ *Idem*, p. 922-926.

de la concurrence étrangère¹⁴. Pour avoir un argument supplémentaire, la Compagnie générale transatlantique mit en service en mai 1883 un nouveau paquebot, *La Normandie*, répondant aux spécifications en termes de vitesse qui ressortaient alors des débats parlementaires : le conseil d'administration se félicita ainsi de cette coûteuse mise en service :

« Au point de vue de l'exploitation, les premières recettes brutes de la *Normandie* ont été relativement satisfaisantes ; nous disons relativement parce que les dépenses nécessitées par l'excédent de vitesse sont considérables. Nous nous félicitons, cependant, d'avoir fait cette expérience, qui nous a éclairés sur les charges qui incomberont à notre Compagnie si elle devient adjudicataire des services réglés par la loi nouvelle qui doit imposer des vitesses plus grandes¹⁵. »

Au terme de longs débats, l'adjudication de la subvention devant prendre effet en 1885 fut adoptée par la loi du 23 juin 1883, puis attribuée à la Compagnie générale transatlantique qui n'eut pas en face d'elle de concurrente crédible¹⁶. L'adoption de cette nouvelle subvention, en réalité une prolongation de fait, fut ainsi saluée par le conseil d'administration :

« C'est le 4 août [1883] que nous nous sommes rendus adjudicataires du service postal du Havre à New-York, et le 3 décembre, du service postal des Antilles. Le résultat de ces adjudications a été une augmentation de subvention de 1 836 000 francs pour le service du Havre à New-York, et une diminution d'égale somme sur celui des Antilles. Mais notre subvention actuelle de 9 958 000 francs qui finit le 22 juillet 1885, nous sera continuée pour 16 ans de plus, jusqu'au 22 juillet 1901. Les nouveaux cahiers des charges [...] portent la vitesse réglementaire sur New-York de 11 nœuds 50 à 15 nœuds [...]. Ces excédents de vitesse exigeront des dépenses plus considérables, mais nous avons la ferme conviction que celles-ci seront compensées par l'augmentation des recettes de ces nouveaux paquebots¹⁷. »

Comme on le verra, ce renouvellement entraînait de nouvelles contraintes pour la compagnie en termes de construction : il s'agira ultérieurement d'étudier plus en

¹⁴ Journal officiel du 18 mai 1883, p. 960.

¹⁵ Rapport du CA à l'AG de 1883, 1997 004 5209 (AFL).

¹⁶ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 122.

¹⁷ Rapport du CA à l'AG de 1884, 1997 004 5209 (AFL).

détail les difficultés et retombées de ces programmes. Dans les temps qui suivirent, les critiques du régime des subventions postales s'éteignirent, et cette exception française entra durablement dans les mœurs¹⁸.



La Bretagne, l'un des quatre navires mis en service à la suite de la convention de 1883. On remarque que ses mâts étaient conçus pour porter des voiles, chose qui ne disparut que dans les années 1890.

(Photographie de John S. Johnson, Bibliothèque du Congrès)

Mais au bout de dix ans déjà, en 1895, l'exploitation de la ligne était compromise, la flotte de la compagnie accusait un net retard sur les navires britanniques les plus modernes comme le *Teutonic* et le *Majestic* de la White Star, ou encore le *Campania* et le *Lucania* de la Cunard, tant sur le plan de la vitesse que sur celui de la taille, et les compagnies britanniques et allemandes avaient encore des projets d'expansion. Renouveler le matériel le plus tôt possible était donc nécessaire, comme l'expliqua le conseil en 1896 :

« D'accord avec l'administration publique, nous nous occupons d'abord d'améliorer les conditions d'exploitation de la ligne du Havre à New-York. Ces

¹⁸ BERNERON-COUVENHES, M.-F., *Les Messageries Maritimes...*, op. cit., p. 369.

nouvelles conditions ont été soumises à l'examen d'une commission extra-parlementaire, et nous espérons qu'après une discussion approfondie nous arriverons à une solution convenable pour les intérêts de la Compagnie. Les conventions dont il s'agit auraient pour base la construction d'un certain nombre de paquebots rapides et la prorogation jusqu'en 1911 de notre contrat pour la ligne de New-York. La mise en service de paquebots aussi rapides que ceux des compagnies américaines, anglaises et allemandes nous permettra de lutter à armes égales et de conserver notre ancienne clientèle¹⁹. »

Dès l'année suivante, le besoin de mettre à jour la convention postale se faisait plus pressant encore, le conseil jugeant « urgent » que le Gouvernement proroge le contrat postal, pour mettre la compagnie « en situation de construire des paquebots encore plus rapides²⁰. Les négociations étaient âpres, mais la compagnie put faire un certain nombre de propositions :

« Nous avons pu arriver à faire au Gouvernement la proposition dont voici les grandes lignes : la Compagnie Générale Transatlantique mettrait successivement en service trois paquebots : le premier en avril 1900, le deuxième en avril 1902 et le troisième en avril 1904. Un quatrième paquebot pourrait être mis éventuellement en construction en 1905 pour être livré en 1908 [...]. D'après ces engagements, notre concession serait prolongée de 10 ans jusqu'en 1911²¹. »

Pour la compagnie, renouveler le matériel devenait une question de survie et cette prorogation avancée de la convention postale était un prérequis nécessaire à tout programme de construction ambitieux. Eugène Pereire, président de la compagnie, avait lancé une vaste campagne de presse, notamment dans le journal *La Lanterne* dont il était principal actionnaire²². Au moment où le conseil exposait sa proposition en assemblée générale, le 30 juin 1897, les débats parlementaires étaient sur le point de débiter, et devaient durer jusqu'à l'année suivante. Le conseil s'en félicita lors de l'assemblée générale de 1898, alors que la convention n'était pas encore ratifiée par le Sénat :

¹⁹ Rapport du CA à l'AG de 1896, 1997 004 5209 (AFL).

²⁰ Rapport du CA à l'AG de 1897, 1997 004 5209 (AFL).

²¹ *Idem*.

²² BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 134.

« Les négociations avec le Gouvernement pour la prolongation du contrat de la ligne du Havre à New-York ont été longues et n'ont pu aboutir définitivement qu'au mois de juillet dernier. [...] Le Gouvernement a pensé, qu'en raison du grand nombre de visiteurs qu'attirera en France l'Exposition de 1900, il sera utile de pouvoir offrir à cette époque des moyens de transport aussi perfectionnés que possible pour éviter que les visiteurs ne viennent par la voie étrangère. Comme nous devons profiter certainement de ce mouvement exceptionnel, nous nous sommes engagés à mettre notre deuxième paquebot en service le 1^{er} juillet 1900. Dès le vote de la Chambre des Députés, et même sans attendre la ratification du Sénat, nous avons commencé la construction [...]»²³.

Selon le programme établi l'année précédente, trois à quatre navires devaient être mis en service entre 1900 et 1908, destinés à remplacer progressivement ceux de 1886. Ce nouveau rapport établissait la livraison des deux premiers navires en 1900 (au lieu de 1900 et 1902), promesse qui ne put être tenue. De nombreux incidents, notamment des grèves, ne permirent qu'à *La Lorraine* d'entrer en service dans les temps, l'arrivée de *La Savoie* étant reportée à 1901²⁴. De même, le navire prévu pour 1904 fut finalement mis en service en 1906 : mis en construction en 1903, *La Provence* nécessita d'assez longs travaux et ce retard permit au navire d'être plus adapté aux exigences du moment. Enfin, le dernier navire mis en service dans le cadre de cette convention fut le *France*, en 1912, bien après la date prévue de 1908. Entre temps, en effet, la flotte mondiale avait été profondément modifiée avec, en particulier, l'arrivée en service du *Lusitania* et du *Mauretania*, puis de l'*Olympic* et du *Titanic*, obligeant la compagnie à prendre le temps de s'adapter²⁵.

Surtout, au-delà de ces questions de conventions postales, le début des années 1900 fut l'occasion d'une grande réorganisation de la compagnie qui connaissait depuis plusieurs années une période de crise, également aggravée par le naufrage meurtrier de *La Bourgogne* en 1898²⁶. En 1904, le conseil d'administration fut profondément modifié : Eugène Pereire, grabataire, ne fut plus que « président-

²³ Rapport du CA à l'AG de 1898, 1997 004 5209 (AFL).

²⁴ Rapport du CA à l'AG de 1901, 1997 004 5209 (AFL).

²⁵ Voir 2.1 et 2.2 pour les grandes évolutions de l'époque, tant en matière de vitesse que de taille.

²⁶ Voir 1.11.

honoraire », tandis que l'industriel Jules Charles-Roux prenait sa succession²⁷. D'importantes réorganisations des services furent entreprises dans les temps qui suivirent, bien que la ligne de l'Atlantique Nord ne soit que marginalement touchée au départ²⁸.

À la même période, l'État se livrait à un vaste programme de stimulation de la marine. Déjà à la fin du XIX^e siècle, plusieurs lois, en 1881 et 1893, puis encore en 1902, avaient tenté de dynamiser les compagnies françaises par le biais de primes en fonction de leur tonnage. Ces deux dernières lois avaient cependant relevé du gaspillage d'argent public, coûtant particulièrement cher sans pour autant conduire à un net renforcement de la position du pavillon français. Une nouvelle loi, en 1906, permit en revanche une amélioration tangible pour un coût moins important²⁹. La France essayait ainsi de rattraper son retard dans le domaine maritime par des mesures principalement incitatives ; la construction navale nationale était également favorisée par certaines de ces lois, n'attribuant les primes qu'à des navires construits en France, ce qui était également le cas des conventions postales signées entre l'État et la « Transat ».

Le renouvellement prévu en 1911 n'eut finalement pas lieu immédiatement : la convention fut simplement prolongée de six mois en six mois, à une époque où elle représentait une part de plus en plus réduite des recettes de la compagnie³⁰. En 1912, le conseil d'administration s'inquiétait – à juste titre – d'une incertitude totale en la matière :

« Nous poursuivons également nos négociations pour le renouvellement de notre contrat maritime postal de la ligne de New-York et nous espérons bien aboutir prochainement, car les pouvoirs publics doivent certainement se rendre compte qu'il est impossible de demander à notre Compagnie de continuer à suivre les progrès des lignes concurrentes si elle

²⁷ Sur Jules Charles-Roux, voir AILLAUD, I., BOUDET, D., CATY, R., *et al.*, *Jules Charles-Roux, le grand Marseillais de Paris*, Rennes, Marines éditions, 2004.

²⁸ Rapport des assemblées générales extraordinaires de 1904 et 1905, 1997 004 5209 (AFL).

²⁹ LENHOF, J.L., *Les Hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 251-255.

³⁰ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 197-198.

ignore quelle sera sa situation non seulement dans l'avenir, mais même l'année suivante³¹. »

L'époque était en effet à d'importants débats sur la question des subventions postales en général, qui avaient abouti, en 1911, à l'élaboration d'un nouveau système en ce qui concernait la compagnie des Messageries Maritimes³². Pour la Compagnie générale transatlantique, la crainte était donc de voir s'imposer un nouveau système de subvention qui nuirait à son indépendance, ou au contraire de voir disparaître cette source de financement, qui l'empêcherait de poursuivre la modernisation de son matériel. De fait, lors de l'assemblée générale du 23 juin 1913, la compagnie s'inquiétait encore de cette situation provisoire qui tendait à se prolonger :

« La convention pour l'exploitation des services entre la France et l'Amérique du Nord, qui aurait dû être renouvelée avant le 31 juillet 1911, a été d'abord prorogée jusqu'au 31 décembre 1911, puis par une nouvelle loi jusqu'au 31 décembre 1912. La Chambre des Députés, n'ayant pu procéder à l'examen du projet qui lui était soumis, a décidé que le contrat serait maintenu jusqu'au 1^{er} avril 1913, puis, bientôt après, la date a été reportée au 31 juillet 1913. Il est facile de comprendre par le simple exposé de ces faits combien il nous est difficile de donner une orientation à notre exploitation, alors que notre industrie doit comporter des programmes élaborés longtemps à l'avance³³. »

Le conseil insistait encore sur le fait que la participation du Gouvernement et du Parlement étaient nécessaires à la pérennité de la ligne. Les demandes de la compagnie furent finalement satisfaites par la loi du 30 juillet 1913, qui établit la nouvelle convention, présentant de profondes modifications. Établie pour 25 années, la convention ne proposait plus, désormais, une subvention fixe, mais modulable en fonction des besoins et de l'évolution générale de la situation :

« La Compagnie recevra, pour l'exécution de ce service, une subvention fixée à 6 millions pour chacune des quatre premières années et calculée, pour la cinquième puis pour chacune des années suivantes, dans les conditions déterminées par l'article 4 de la présente convention. En aucun cas

³¹ Rapport du CA à l'AG de 1912, 1997 004 5209 (AFL).

³² BERNERON-COUVENHES, M.F., « La concession des services maritimes postaux au XIX^e siècle : le cas exemplaire des Messageries Maritimes », *Revue économique*, 1/2007 (Vol. 58), p. 259-276.

³³ Rapport du CA à l'AG de 1913, 1997 004 5209 (AFL).

cette subvention ne pourra être supérieure à 7 200 000 francs, ni inférieure à 2 500 000 francs³⁴. »

S'il serait ici laborieux de détailler selon quels critères la subvention devait être réévaluée, il est à relever que ce caractère évolutif rendrait la subvention beaucoup moins facilement obsolète, selon les besoins de la compagnie sur le long terme. Ceci permettait par ailleurs de prolonger largement la durée de l'accord, à 25 années là où les précédentes avaient dû être renégociées au bout de dix à quinze ans. En contrepartie de son engagement, l'État se réservait le droit de toucher une partie des bénéfices lorsque ceux-ci atteindraient un seuil fixé à l'avance³⁵. Qui plus est, un renouvellement régulier du matériel était désormais imposé, navire par navire :

« Le concessionnaire doit mettre en service des paquebots neufs aux époques suivantes : un premier paquebot au plus tard en 1916, un deuxième au plus tard en 1921, un troisième au plus tard en 1926, un quatrième au plus tard en 1931. [...] Aucun paquebot ne peut être affecté au service s'il n'a été construit en France. En cas de force majeure, le Ministre peut autoriser le concessionnaire à faire construire un paquebot à l'étranger³⁶. »

De fait, le paquebot *Paris* fut mis en construction dès 1913 afin d'être prêt pour 1916, délai qui ne put finalement être tenu du fait de la Première Guerre mondiale³⁷.

De cette nouvelle convention, le conseil d'administration tira un avis mitigé : son adaptabilité avantageait fortement la compagnie, mais cet avantage avait un coût ; l'indépendance :

« Comme conséquence de l'application de ces formules nouvelles [...] l'État s'est réservé un droit de contrôle étendu, non pas sur la direction générale de nos services qui reste libre, mais sur les résultats financiers qui doivent lui être soumis dans tous ses [sic] détails. Il y a de ce fait une tutelle qui, dans certains cas, peut créer une gêne car il faut adopter des bases pour l'établissement de chacun des comptes du réseau contractuel, et ces bases peuvent ne pas correspondre exactement aux besoins commerciaux³⁸. »

³⁴ Article 2, convention de 1913, 1997 004 6055 (AFL).

³⁵ Article 6, *idem*.

³⁶ Article 8 du cahier des charges, *idem*.

³⁷ Comme on le verra, les délais ne purent être tenus, les paquebots express rejoignant le service en 1921 (*Paris*), 1927 (*Île-de-France*) et 1935 (*Normandie*).

³⁸ Rapport du CA à l'AG de 1914, 1997 004 5209 (AFL).

La Première Guerre mondiale modifia radicalement la situation : le programme de construction fut ainsi décalé au point que le *Paris*, qui devait être le premier navire et arriver en 1916, ne vint que cinq ans plus tard, moment prévu pour l'arrivée du second. De surcroît, la ligne connaissait une période de crise, et la part de la subvention dans le budget de l'entreprise était fortement réduite, comme ce fut relevé en 1923 :

« Nous avons demandé aux pouvoirs publics la révision des contrats postaux nous liant à l'État [...]. Les subventions allouées représentaient environ 15 % de nos recettes brutes en 1913, elles ne sont plus que de 2 % en 1923 et sont, par suite, devenues tout à fait insuffisantes. Comme nos services constituent des rouages importants dans l'organisme national, nous avons la ferme conviction de voir aboutir des pourparlers assez avancés à l'heure actuelle. [...] Notre but est d'obtenir une rémunération en rapport avec les services rendus, tout en conservant à notre exploitation la souplesse qui lui est indispensable pour son adaptation aux nécessités commerciales³⁹. »

L'année suivante, un avenant fut donc apporté à la convention, réévaluant sa subvention et demandant la construction de deux nouveaux navires, dont le premier fut aussitôt mis en construction : l'*Île-de-France* devait ainsi entrer en service en 1927, un an après la date prévue pour le troisième navire du contrat original⁴⁰. Dans les faits, la crise de 1929 allait, à son tour, impliquer une profonde modification du système. Celui-ci, par sa rigidité et les contraintes qu'il imposait tant à la compagnie qu'à l'État, contribua en effet à placer celle-ci dans une situation critique.

1.112 Des contraintes réelles sur le fonctionnement de la compagnie

Déjà dans les années 1880, le renouvellement de la convention postale avait rapidement été associé à celui de la flotte de la compagnie : afin de pouvoir disposer de sa subvention, celle-ci s'était vue imposer la construction – en France, impérativement – de navires de plus de 15 nœuds. Ce bouleversement n'était néanmoins pas un mal pour la compagnie : ses navires d'alors avaient une vingtaine d'années et leur vitesse était nettement inférieure. L'impératif de construction posé

³⁹ Rapport du CA à l'AG de 1923, 1997 004 5209 (AFL).

⁴⁰ Rapport du CA à l'AG de 1924, 1997 004 5209 (AFL).

par la subvention postale aurait donc, malgré tout, été effective en cas de non prolongation : la question du renouvellement de la flotte de l'Atlantique Nord était alors trop importante. Le conseil d'administration avait, certes balayé en partie cet enjeu lorsqu'il avait annoncé son plan de secours, en 1883 :

« Pour le cas, en effet, où elle ne resterait pas concessionnaire [...] sa transformation est préparée. Il suffirait d'une modification des itinéraires et d'une appropriation nouvelle et peu coûteuse de nos paquebots, pour nous mettre immédiatement dans une situation aussi bonne, sinon meilleure, que celle des plus grandes Compagnies commerciales françaises et étrangères⁴¹. »

Cette confiance était-elle de façade ou traduisait-elle un manque de lucidité ? Dans tous les cas, il apparaît évident que cette augmentation de la vitesse, loin de se limiter à la subvention postale, se révélait à l'époque vitale pour perpétuer l'importance de l'entreprise⁴². Dans les faits, c'est le soulagement qui accueillit, l'année suivante, le renouvellement de la subvention, dont même les contraintes s'avéraient porteuses d'avantages :

« Le nombre de nos voyageurs de 1^{ère} et de 2^e classe du Havre à New-York est aujourd'hui essentiellement limité. Nous avons pu remarquer qu'il avait quadruplé, en moyenne, dans les six voyages déjà opérés par la *Normandie*. C'est une clientèle nouvelle presque entièrement enlevée aux lignes anglaises [...]. Avec les nouveaux paquebots et *la Normandie*, nous aurons par an plus de 46 000 places [d'émigrants] disponibles, et il est probable que le nombre des émigrants transportés augmentera proportionnellement de 9 à 10 000. Il n'est donc pas téméraire d'avancer [...] que la recette annuelle de nos nouveaux paquebots dépassera sensiblement celle que nous faisons actuellement [...]»⁴³. »

Ainsi, le programme imposé était ambitieux : quatre grands navires, trois fois plus puissants que les anciens, devant tous être construits en France pour 1886, la compagnie répartissant les commandes entre Saint-Nazaire et la Seyne-sur-Mer. Ceci permettrait de transférer les anciens navires de la ligne de New York à celle des Antilles, qui bénéficierait également, par ricochet, des constructions. Si ce programme

⁴¹ Rapport du CA à l'AG de 1883, 1997 004 5209 (AFL).

⁴² Voir la partie 2.1 pour l'importance de la vitesse à cette époque.

⁴³ Rapport du CA à l'AG de 1884, 1997 004 5209 (AFL).

fut un investissement conséquent pour la compagnie, il devait lui permettre, du moins temporairement, de pouvoir rivaliser avec les navires concurrents.

Mais la rigidité du système posa néanmoins une difficulté majeure quelques années plus tard. La convention était négociée en fonction des besoins à l'œuvre en 1883, et devait s'étendre jusqu'en 1901. Or, l'évolution des flottes britanniques et allemandes fut particulièrement rapide, en particulier sur le plan de la vitesse. À l'exception de *La Touraine*, navire plus rapide construit en 1891, la compagnie disposait de paquebots de 15 à 16 nœuds quand, dès le début des années 1890, les records de vitesse dépassaient une moyenne de 20 nœuds. Les choses étaient plus parlantes encore du point de vue du tonnage : quand *La Champagne* et ses trois *sister-ships* jaugeaient moins de 7 000 tonneaux de jauge brute, la White Star Line dépassa pour la première fois la barre des 20 000 avec son *Celtic*, en 1901, et déjà, en 1897, la compagnie allemande Norddeutscher Lloyd n'était guère éloignée avec son *Kaiser Wilhelm der Grosse*, également détenteur d'un record de vitesse⁴⁴.

Qui plus est, de l'intérieur, les navires affichaient un retard certain : si, à la fin du XIX^e siècle, les installations de première classe restaient rudimentaires par rapport à la profusion qui éclata au siècle suivant, matière en laquelle la Compagnie générale transatlantique sut bien se positionner, la question des migrants était en revanche traitée avec beaucoup moins d'attentions. Alors que les navires de la White Star Line commençaient à introduire des espaces communs hors des dortoirs, et des cabines plus familiales, la compagnie française se contentait de vastes dortoirs non-mixtes où les passagers vivaient et prenaient les repas dans des conditions qui seront détaillées ultérieurement⁴⁵.

Le renouvellement de la flotte étant conditionné par celui de la subvention, dont la compagnie était dépendante, la rigidité de ce système accrut le retard de l'entreprise sur ses rivales. Ainsi, les quelques années qui furent perdues, entre 1895 et 1898, à renégocier un nouveau type de convention, se révélèrent désastreuses à une époque où les compagnies rivales construisaient énormément de navires

⁴⁴ Voir la partie 2.2 sur la question de la course à la taille et de ses implications.

⁴⁵ Voir la partie 3.1 sur le transport de migrants, et le retard de la Compagnie générale transatlantique en la matière.

innovants. De surcroît, la période était à la crise, en particulier du fait des tarifs McKinley, instaurant de fait le protectionnisme aux États-Unis et diminuant les échanges. Ainsi, en 1894, le conseil d'administration disait attendre avec impatience le passage du « bill Wilson », devant être plus libéral et donc favoriser à nouveau les échanges⁴⁶.

Le renouvellement de la convention avancé en 1898 fut, en un sens, plus souple : d'une part, les paquebots n'étaient pas commandés en bloc, mais échelonnés de façon à pouvoir prendre en compte la rapide évolution du milieu. Le projet proposé par la compagnie impliquait ainsi, comme on l'a vu, un paquebot en 1900, un en 1902, un autre en 1904, et un dernier possible en 1908, selon l'évolution des flottes rivales. Bien vite, néanmoins, l'Exposition universelle et les possibilités commerciales qu'elle ouvrait poussèrent l'État à demander les deux premiers navires dès 1900, chose que la compagnie était prête à accepter dans la mesure où avoir deux paquebots modernes au moment où les flux seraient les plus importants était totalement dans son intérêt⁴⁷. Malgré cela, comme le souligne Marthe Barbance, cet accord arriva trop tard pour permettre la construction dans les temps⁴⁸. Les administrateurs de la compagnie attribuèrent ce retard à des grèves et à « divers incidents » ayant ponctué le chantier⁴⁹ : la construction de *La Lorraine* et *La Savoie* étant mal documentée par les archives, il n'a pas été possible d'en savoir plus dans le cadre de ces recherches, mais il n'en reste pas moins que l'idée de mettre en service deux paquebots de taille conséquente en avril 1900 lorsque la construction avait débuté au plus tôt en 1898 relevait de l'entreprise impossible, une telle construction nécessitant généralement trois ans, et souvent plus en comptant les phases d'étude qui avaient certainement déjà été entreprises avant la négociation de la convention. De fait, ce retard ne tenait pas tant de problèmes imprévus que de la méconnaissance des commanditaires en matière de délais de construction : les dirigeants de la compagnie étaient-ils ignorants de ce fait, ou assurèrent-ils à l'État qu'ils pourraient construire les navires en temps et

⁴⁶ Rapport du CA à l'AG de 1894, 1997 004 5209 (AFL).

⁴⁷ Rapport du CA à l'AG de 1898, 1997 004 5209 (AFL).

⁴⁸ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 134.

⁴⁹ Rapport du CA aux AG de 1900 et 1901, 1997 004 5209 (AFL).

en heure tout en sachant que ce serait impossible et qu'il faudrait trouver des excuses ?

Dans tous les cas, aucun des délais de la convention de 1898 ne fut respecté : la mise en service de *La Lorraine* se fit en août 1900, et non en avril, *La Savoie* suivit en août 1901, avec plus d'un an de retard sur le calendrier. Quant au navire prévu pour 1904, il était plus ambitieux encore et ne fut mis en construction qu'en 1903, pour une mise en service trois ans plus tard⁵⁰. Enfin, le navire qui, dans le projet de 1897 proposé par la compagnie, devait hypothétiquement être mis en construction en 1905 selon l'évolution de la concurrence, il ne le fut que trois ans plus tard, la Compagnie générale transatlantique convoquant une assemblée générale extraordinaire en 1908 afin de débloquer les fonds nécessaires à la construction de son grand paquebot *France* pour 1912⁵¹.

Encore rigide, le système avait dû prendre en souplesse par la force des choses : l'État et la compagnie avaient bien compris que la mise en service de plusieurs gros navires en même temps n'était plus envisageable en faisant construire les paquebots en France, impératif majeur des subventions qui était également un des motifs justifiant les votes de députés désireux de créer des emplois. De fait, la convention de 1913 tenta d'apporter plus de souplesse, en proposant une grande malléabilité et des renégociations potentielles selon l'évolution de la situation⁵².

Il est impossible de dire dans quelle mesure ce genre de disposition aurait été utile dans un monde en paix : dans tous les cas, la Première Guerre mondiale rendit cette malléabilité nécessaire. Ainsi, mis en construction dès 1913 pour une mise en service espérée en 1916, la construction du *Paris* s'étendit durant huit années, jusqu'à une mise en service en 1921, date à laquelle le deuxième navire requis aurait dû arriver. De surcroît, il aurait été impossible de chercher à rattraper le retard en mettant immédiatement en construction un autre navire à la sortie de la guerre : la compagnie devait déjà remplacer les nombreux navires perdus durant le conflit, et les chantiers français manquaient de matériaux, rendant leurs prix inabordables au point

⁵⁰ Rapport du CA à l'AG de 1903, 1997 004 5209 (AFL).

⁵¹ Rapport du CA à l'AG extraordinaire de 1908, 1997 004 5209 (AFL).

⁵² 1997 004 6055 (AFL).

que l'entreprise dut faire appel à des chantiers étrangers pour ses navires secondaires⁵³. De fait, même en 1922, la compagnie était encore incapable de commander de nouveaux navires, comme en témoigne le constat dressé après un rapide bilan de l'état du programme de reconstruction :

« Ces constructions sont les dernières du programme dont nous vous avons entretenus à maintes reprises, et dont l'exécution, nous vous le rappelons, a été entreprise à une époque où les chantiers français étant dans l'obligation d'utiliser tous leurs moyens de production pour la défense nationale, se trouvaient dans l'impossibilité de construire des navires. Nous n'avons plus de navire en construction dans des chantiers français.

Quoique le coût de la construction navale ait légèrement décru au cours de l'année 1921, les prix actuellement pratiqués ne nous permettent pas en raison de la situation économique d'envisager pour le moment la mise en construction de nouvelles unités⁵⁴. »

Surtout, non seulement la compagnie ne pouvait répondre au programme de construction établi en 1913⁵⁵, mais elle devait qui plus est négocier avec l'État pour espérer être en mesure de limiter son retard. Ainsi, le conseil constatait en 1922 :

« Notre Compagnie recevait de l'État à la veille de la guerre, en subventions, en allocations de toute sortes, des sommes qui constituaient une part importante de ses recettes : [...] 15 % environ. En 1921, cette situation se trouve complètement modifiée : [...] le pourcentage tombe à 2 %. Nos services constituent des rouages importants dans l'organisme national et si [...] nous devons demander une assistance devenue utile, nous aurions tous les droits à faire valoir auprès des Pouvoirs publics. Nous ne mettons pas en doute que les contrats postaux sous le régime desquels nous sommes placés, sans qu'ils aient été révisés depuis la guerre, pourraient être remaniés pour tenir compte de la situation nouvelle dans laquelle notre exploitation se trouve placée⁵⁶. »

Comme cela a déjà été évoqué, la compagnie finit par obtenir, en 1924, un avenant à la convention ne demandant plus que deux navires, dont le premier devait

⁵³ Rapport du CA aux AG de 1920 et 1921, 1997 004 5209 (AFL).

⁵⁴ Rapport du CA à l'AG de 1922, 1997 004 5209 (AFL).

⁵⁵ Impossible, en effet, de construire le navire initialement prévu pour 1921, et celui de 1926 était lui-même compromis, sa mise en construction ne pouvant se faire dans l'immédiat.

⁵⁶ Rapport du CA à l'AG de 1922, 1997 004 5209 (AFL).

être mis en construction peu après l'assemblée générale de juin cette année-là⁵⁷. Cette construction put aboutir, avec un an de retard sur le calendrier de 1913, à l'*Île-de-France*, en 1927, paquebot moderne qui attira un grand succès à la compagnie face à des navires concurrents plus anciens. La modernisation devait néanmoins se poursuivre et, dès 1928, la compagnie dont les affaires prospéraient commença à réfléchir à la construction du prochain grand paquebot, alors sobrement nommé « super *Île-de-France* », devant être une version agrandie du précédent⁵⁸.

L'entreprise, en bonne santé financière, commença rapidement à réfléchir à un projet ambitieux : pour la première fois, le navire chercherait à être le plus grand du monde, et le plus rapide. Troublé par la crise, le projet dut par la suite être justifié. En 1935, lorsque ce qui était devenu le *Normandie* fut enfin mis en service, l'administrateur-directeur général de la compagnie, Henri Cangardel, expliqua ainsi :

« Il faut se rappeler quelle était, dans le monde, la situation en 1928-1929, et surtout quel était l'état des lignes transatlantiques. La vague de prospérité, dont les optimistes – et ils étaient légion – ne prévoyaient pas la fin, roulait sur l'Amérique. [...] Alors qu'en 1913 nous ne transportions sous notre pavillon que 10 800 passagers de 1^{ère} classe, en 1929, grâce au succès d'*Île-de-France*, nous en transportions 29 200, c'est-à-dire trois fois plus.

[...]

Nos prédécesseurs, ayant en vue tout cela, pensaient que, à ce grand peuple en plein essor, il ne suffisait pas de présenter une copie d'*Île-de-France*, magnifique unité de 43.000 tonnes, mais qu'il fallait, pour une fois, être au premier rang. Nous devons être en avance sur nos concurrents et offrir à nos passagers le meilleur bateau de la ligne [...], dont la vitesse devrait être supérieure à celle des autres navires, en vue de raccourcir la traversée de vingt-quatre heures⁵⁹. »

L'heure était ainsi à l'optimisme et à la confiance, et rien ne laissait présager que la crise viendrait altérer ce projet. Mais, dans son récit, Cangardel rappelait également l'État à sa responsabilité :

« Il faut, en tout cas, rappeler, pour être juste, que la Compagnie Générale Transatlantique était liée avec l'État par un contrat [...] qui l'obligeait,

⁵⁷ Rapport du CA à l'AG de 1924, 1997 004 5209 (AFL).

⁵⁸ Rapport du CA à l'AG de 1928, 1997 004 5210 (AFL).

⁵⁹ Conférence d'Henri Cangardel au théâtre de la Michodière, 1999 004 0922 (AFL).

en contrepartie d'une subvention bien faible, cependant, à construire des paquebots à certaines dates. [...] Le Gouvernement mit en demeure le Compagnie de s'exécuter ; un long échange de correspondance eut lieu entre le Ministère de la Marine marchande et la Société [...]. Les retards provoqués par ces longues discussions firent reporter à 1933 la date de mise en service du paquebot, date qui fut ensuite reculée à 1934, puis à 1935⁶⁰. »

Tenue par les impératifs discutés en 1924, qui repoussaient l'entrée en service du dernier paquebot de 1931 à 1932, la Compagnie générale transatlantique n'était pourtant pas à l'époque dans une position de victime obéissante de l'État : la fin de la décennie était pour elle une période prospère qui laissait augurer le meilleur, et la construction d'un paquebot géant semblait s'inscrire dans l'ordre des choses. Si l'avenant fut établi en 1930 selon Cangardel, le conseil d'administration se félicitait déjà en 1929 d'avoir obtenu un délai supplémentaire, jusqu'en 1933, pour la construction du navire, qui fut lancé en 1932⁶¹.

Après ce lancement en grande pompe et en présence du Président de la République Albert Lebrun, la mise en état du navire n'aurait dû prendre, selon les habitudes, qu'une année⁶². Mais, outre de nombreux retards dans la décoration du navire, un délai dut être accordé pour travailler la protection contre les incendies du paquebot, à une époque où plusieurs navires français s'étaient embrasés⁶³.

Ce retard fut pris avec la bénédiction de l'État, qui avait entre-temps dû sauver la compagnie de la faillite en en faisant une société d'économie-mixte, comme on le verra ultérieurement. Avec le dernier gros navire construit pour la compagnie avant la Seconde Guerre mondiale, tout le caractère problématique du système postal rigide à la française ressurgissait : c'est cette rigidité qui avait rendu la construction du *Normandie* obligatoire, enfonçant la compagnie dans la crise mais, réciproquement, cette construction et les liens entretenus avaient rendu obligatoire l'intervention de l'État qui ne pouvait plus laisser sombrer l'entreprise.

⁶⁰ *Idem.*

⁶¹ Rapport du CA à l'AG de 1932, 1997 004 5210 (AFL).

⁶² À titre d'exemple, le *Titanic*, lancé le 31 mai 1911, entamait son voyage inaugural le 10 avril 1912, et sa finition avait été retardée de 20 jours par des réparations prioritaires entreprises par les chantiers sur son jumeau, l'*Olympic*. Pour un navire géant, un délai de 10 mois de mise en état était donc en vigueur à l'époque.

⁶³ Voir 4.3 sur la problématique des incendies à bord, en particulier 4.33 revenant sur le *Normandie*.

Si la compagnie se plaignit souvent de devoir quémander des modifications de subvention à l'État, les constructions qui lui étaient imposées se révélèrent toujours, à terme, hautement profitables. Surtout, comme le souligne Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, s'il n'était pas garanti que l'État ait tiré grand bénéfice financier de ces accords lorsque les revenus de la compagnie étaient importants, il dut en revanche investir d'importantes sommes en période de crise⁶⁴. Ainsi, le système français, fortement contesté depuis la fin du XIX^e siècle, se révélait surtout dangereux pour l'État lui-même, et assura *in fine* une protection imprévue à la compagnie, au sein d'un système qui reprenait finalement une bonne part des inconvénients d'une nationalisation sans en avoir, toutefois, les avantages⁶⁵. Il convient maintenant de comparer ce système avec le système britannique.

⁶⁴ BERNERON-COUVENHES, M.F., « *French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914* », *Postal History Journal*, n°129, octobre 2004, p. 6-12.

⁶⁵ Voir la partie 1.22 sur le sauvetage du *Normandie* pour plus d'informations sur l'évolution de la compagnie dans les années 1930.

1.12 Un modèle britannique plus avantageux ?

En comparaison du système français, contraignant dans la construction des navires et leur exploitation, impliquant également des renégociations plus régulières et souvent acharnées, le modèle britannique se révélait être bien plus souple. De ce fait, la Cunard et la White Star Line ne durent pas adapter leurs politiques à ces accords postaux, ni prévoir leurs navires en fonction, ce qui leur évita de se mettre en difficile posture par la faute de l'État.

Ces compagnies n'en tiraient pas moins un revenu dont il convient également d'étudier l'importance relative.

1.121 Un système plus souple

Durant la période étudiée, la question du transport du courrier ne fut pas aussi importante pour les compagnies britanniques qu'elle avait pu l'être pour la Compagnie générale transatlantique. En effet, le Royaume-Uni avait, en la matière, pris une claire avance qui venait aussi du fait que son activité était plus anciennement implantée.

La Cunard Line avait ainsi été fortement subventionnée à sa création, en 1840, pour le transport du courrier sur l'Atlantique Nord, à une époque où la France ne pratiquait pas encore à grande échelle ce genre de financements. En 1867, la compagnie avait connu une situation similaire à celle de la Transat en 1883, lorsque le Post Office ouvrit le marché à la concurrence. Si la Cunard conserva le contrat le plus avantageux, l'Inman Line, et l'allemande Norddeutscher Lloyd se trouvèrent également impliquées dans la course, cette dernière avec un type de contrat particulier⁶⁶. De fait, le financement postal de la Cunard était déjà en diminution à la fin des années 1860, alors que la White Star Line tout juste reprise par Thomas Henry Ismay n'avait pas encore de navires, et que le service postal de la C.G.T. pour New York était tout juste lancé.

Dès 1876, les contrats de l'Inman et de la Cunard expiraient : le Post Office décida de ne pas les renouveler, mettant fin à ce fonctionnement rigide qui devait se

⁶⁶ HYDE, F.E., *op.cit.*, p. 50-53.

perpétuer en France⁶⁷. Désormais, le transport de courrier sur la ligne de l'Atlantique Nord serait attribué aux navires les plus aptes à s'en charger, en particulier du point de vue de leur vitesse, et cette activité serait payée au poids du courrier transporté. Le système était de fait libéralisé.

La lutte pour les contrats postaux fut donc bien moins importante de l'autre côté de la Manche : déjà, au début de la période étudiée, ni la Cunard, ni la White Star Line n'en étaient plus dépendantes. Ceci explique par exemple que la question des contrats postaux soit presque totalement absente de l'histoire de la White Star Line de Roy Anderson⁶⁸, quand celle des subventions et des négociations liées rythme l'histoire de la Compagnie générale transatlantique de Marthe Barbance⁶⁹.

De même, tandis que cette question était omniprésente dans les rapports du conseil d'administration de la Transat, ceux de la Cunard n'y font que plus occasionnellement allusion. Le moment le plus important remonte à 1886/1887, lorsque des négociations survinrent entre la Cunard et la White Star pour établir un accord sur le partage des revenus postaux et des traversées, à la suite de l'affaiblissement de l'Inman Line. La Cunard était alors en position de force et son président, John Burns, négocia âprement un accord avec un Thomas Ismay réticent pour que la White Star verse à la Cunard une partie de ses revenus postaux durant les premières années du nouveau contrat qui serait négocié entre les deux compagnies et le Post Office⁷⁰.

Occasionnellement, également, la question revint sous forme d'actualisation et de modifications du contrat en fonction de l'évolution du trafic transatlantique, mais une fois encore, la question était traitée rapidement, et ne semble pas avoir été centrale à la vie de la Cunard Line⁷¹. Les financements accordés par les différents états étaient alors éloquentes : en 1893, alors que la France versait, tous services confondus,

⁶⁷ BERNERON-COUVENHES, M.F., « *French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914* », art. cit.

⁶⁸ ANDERSON, R., *op. cit.*

⁶⁹ BARBANCE, M., *op. cit.*

⁷⁰ D.42.B1.4 (LPU).

⁷¹ D.42.B1.5 (LPU). Voir par exemple les rapports de janvier 1899 où la question d'une modification du contrat est évoquée.

25,6 millions de francs de subvention, le Royaume-Uni en versant seulement 14,6 et les États-Unis, 15,5⁷².

Une illustration nette de l'importance assez relative du financement postal pour les compagnies britanniques au début du XX^e siècle réside ainsi dans le témoignage de Joseph Bruce Ismay, président de la White Star Line et de sa société mère, l'International Mercantile Marine Company, devant la commission d'enquête américaine sur le naufrage du *Titanic* :

« Sénateur SMITH. Quels contrats postaux avez-vous avec le gouvernement britannique, ou n'importe quel autre gouvernement ?

Mr. ISMAY. Nous avons un contrat postal pour transporter du courrier entre Southampton et New York, pour lequel nous recevons un paiement forfaitaire de 70 000 £ par an ; 350 000 \$ par an.

[...]

Sénateur SMITH. Pour ce paiement, qu'êtes-vous censés faire ?

Mr. ISMAY. Nous transportons du courrier depuis Southampton. Nous récupérons du courrier à Southampton, puis nous allons à Queenstown et nous récupérons du courrier là-bas, puis nous le débarquons à New York⁷³. »

À titre de comparaison, la construction du *Titanic* venait à elle seule de coûter 1,5 millions de livres sterling, soit 21 fois le versement annuel maximal. Plus important encore, ce contrat n'impliquait pas de réelles obligations autres que le service demandé à la compagnie :

« Sénateur SMITH. Dans ce contrat, y a-t-il des conditions de vitesse spécifique que vous devez atteindre entre Southampton et New York ?

Mr. ISMAY. Non, monsieur. Nous sommes censés utiliser les navires les plus rapides à notre disposition pour transporter le courrier, mais il n'y a pas de pénalité si nous n'atteignons pas une vitesse spécifique.

Sénateur SMITH. Y a-t-il un minimum ?

Mr. ISMAY. Je pense que oui. Je pense qu'il y a un minimum ; ou que nous n'avons pas le droit de mettre de courrier dans des navires qui vont à moins de 16 nœuds, ou quelque chose comme ça⁷⁴. »

⁷² BERNERON-COUVENHES, M.F., « *French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914* », art. cit.

⁷³ USI, p. 942.

La situation était donc très éloignée de celle de la Compagnie générale transatlantique : ici, il n'était pas question d'ambitieux programmes de construction avec dates de livraison prévues, comme dans les conventions françaises de 1898 et 1913 : les compagnies restaient libres de construire le matériel qu'elles désiraient, et ne restaient sous contrat que tant que ce matériel respectait les conditions requises. Qui plus est, en 1912, la vitesse de 16 nœuds était particulièrement modérée, quand le *Lusitania* et le *Mauretania* voguaient à une vitesse moyenne de 26 nœuds. Une telle exigence permettait même à des navires spécialement conçus pour une vitesse modérée, comme le *Celtic*, de continuer à transporter du courrier⁷⁵.

La situation de la White Star Line était légèrement particulière dans la mesure où elle faisait partie d'un plus vaste conglomérat, l'International Mercantile Marine Company⁷⁶, société américaine qui possédait également des compagnies américaines, comme l'American Line. De fait, cette dernière était chargée du transport du courrier pour le gouvernement américain, mais il arrivait que des navires de la White Star Line l'assistent dans cet arrangement durant les mois d'hiver, tous les bénéfices du courrier revenant à l'American Line, néanmoins. De même, la White Star Line disposait à l'époque d'une prime versée par le gouvernement canadien, de 1 000 dollars par navire transportant du courrier depuis Québec jusqu'à Liverpool⁷⁷.

Enfin, contrairement à la situation française, les compagnies britanniques n'étaient pas incitées à renégocier régulièrement une subvention dont elles dépendaient : au contraire, il s'agissait de contrats de longue haleine, au point qu'en 1912, Ismay, dirigeant l'entreprise depuis plus de dix ans, n'avait qu'une connaissance vague de leur origine :

« Sénateur SMITH. Vous souvenez-vous de la durée de votre contrat britannique ?

Mr. ISMAY. Il fait l'objet d'un préavis de 12 mois.

[...]

⁷⁴ *Idem.*

⁷⁵ Sur le *Celtic* et ses jumeaux, et le choix de la lenteur fait par la famille Ismay pour la White Star Line, voir 2.12.

⁷⁶ Dont il sera question en 1.21.

⁷⁷ USI, p. 942-944.

Sénateur SMITH. Est-ce que les termes du contrat sont sujets à un réajustement de temps en temps ?

Mr. ISMAY. Non, monsieur [...].

Sénateur SMITH. En établissant un tel contrat avec le gouvernement britannique, vous étiez obligés d'entrer en compétition avec une compagnie rivale ?

Mr. ISMAY. Non, je ne pense pas, monsieur. Je crois que l'arrangement a été fait entre la White Star Line et la compagnie Cunard, et le gouvernement. [...] Je ne connais pas d'autre compagnie britannique ayant un contrat avec le gouvernement britannique pour transporter du courrier sur l'océan de l'ouest, du moins, pour autant que l'Angleterre et les États-Unis soient concernés. »

Ce modèle particulièrement souple qui relevait, de fait, de la prestation de services par une entreprise privée, était de fait moins contraignant pour l'État britannique. Il correspondait somme toute au projet que Félix Faure avait soumis à la Chambre des députés en 1883 comme alternative au renouvellement de la rigide subvention postale⁷⁸. Pourquoi un tel système avait-il été impossible en France ? Il impliquait d'avoir à disposition plusieurs entreprises pouvant se concurrencer de façon à attribuer le service à la plus performante ; or, la marine marchande française n'était pas assez développée pour permettre ce genre de choix. Les accords de gré à gré étaient donc la seule solution, ce qui était loin d'être le cas au Royaume-Uni⁷⁹. Ce type de subvention était, en France, une nécessité pour permettre au pavillon de se maintenir, et donc de maintenir l'influence du pays, à travers les mers du globe, ce qui était particulièrement vrai dans le cas des Messageries Maritimes⁸⁰.

Il convient donc, désormais, de voir quels étaient les bénéfices réels de cette formule pour les compagnies, et si des rapports de dépendance vis-à-vis de l'État subsistaient malgré tout.

⁷⁸ Journal officiel du 13 mai 1883, p. 922.

⁷⁹ LENHOF, J.-L., *op. cit.*, 256-257.

⁸⁰ BERNERON-COUVENHES, M.-F., *Les Messageries Maritimes...*, *op. cit.*, p. 372-373.

1.122 Des revenus marginaux ?

Du fait de difficultés pratiques, mais aussi de l'importance moindre accordée aux subventions postales par les entreprises britanniques, cet aspect n'a pu, dans le cadre de ce travail, être aussi approfondi qu'en ce qui concerne les contrats français, bien plus documentés, et qui pourraient en soi faire l'objet d'une thèse à part entière⁸¹.

On l'a vu, la Cunard Line s'était au départ battue pour conserver en partie ses avantages liés au trafic postal, dans les années 1860⁸². Les accords de 1886/1887 avec Thomas Ismay avaient encore pour but de capter un maximum de fonds venant de cette source⁸³. Néanmoins, comme on le verra ultérieurement, un nouvel enjeu apparut sous la forme de subventions militaires venues de l'Amirauté : en 1886, ainsi, celle-ci proposa à la Cunard de payer une subvention annuelle pour que la compagnie gardât à sa disposition ses cinq navires les plus rapides en cas de conflit⁸⁴. En temps de paix, l'offre était particulièrement attrayante et, contrairement à des programmes plus ambitieux apparus par la suite, elle n'impliquait pas de grands projets de construction⁸⁵.

Les contrats postaux n'étaient donc plus vitaux, ce qui n'empêchait pas que des liens avec l'État subsistaient, à travers les nouveaux contrats avec l'Amirauté. Sur la subvention postale elle-même, et son importance dans le budget de la White Star Line, Bruce Ismay répondit ainsi, en 1912, aux interrogations du sénateur Smith dans le cadre de l'enquête sur le *Titanic* :

« Sénateur SMITH. Est-ce que ces 350 000 \$ annuels sont considérés comme un apport désirable à vos revenus ?

Mr. ISMAY. Oui.

⁸¹ Il serait en effet avantageux de consacrer des travaux de grande ampleur à la seule Compagnie générale transatlantique, en couvrant alors un cadre plus large s'étendant, dans l'idéal, sur toute l'histoire de l'entreprise ou, *a minima*, des origines jusqu'aux années 1940, réactualisant ainsi les travaux de Marthe Barbance. Un tel travail permettrait, qui plus est de sortir du point de vue de la Compagnie pour aborder également celui de la classe politique, chose qui n'a pu être faite ici que marginalement.

⁸² HYDE, F.E., *op.cit.*, p. 50-53.

⁸³ D.42.B1.4 (LPU).

⁸⁴ HYDE, F.E., *op.cit.*, p. 125.

⁸⁵ Voir 1.31 sur le financement de la construction des *Teutonic*, *Majestic*, *Lusitania* et *Mauretania* comme croiseurs auxiliaires pour l'Amirauté.

Sénateur SMITH. Avec cela uniquement, vous ne pourriez pas exploiter ces gros navires ?

Mr. ISMAY. Non.

Sénateur SMITH. Mais par rapport à vos affaires en général –

Mr. ISMAY. Ça aide.

Sénateur SMITH (poursuivant). Tout cela contribue à inciter à construire et opérer ces navires ?

Mr. ISMAY. Oui, mais je ne pense pas que 70 000 £ par an inciteraient quiconque à construire de gros navires⁸⁶. »

Les mots d'Ismay résumant assez bien le point de vue des compagnies britanniques sur ce financement : il ne s'agissait ici pas tant d'un revenu vital que d'une aide, certes substantielle, mais très minoritaire dans les revenus de l'entreprise. Tandis que l'activité de la Compagnie générale transatlantique était centrée autour de l'obtention des subventions, en vertu desquelles il fallait répondre à un grand nombre d'impératifs en matière de service et de construction, la White Star Line et la Cunard touchaient, de ce point de vue, ce qui s'approchait plutôt d'un simple bonus. Ainsi, tandis que la politique de construction française était orientée par les désirs de l'État, quitte à précipiter l'entreprise dans une crise, comme ce fut le cas avec le *Normandie*, les compagnies britanniques étaient beaucoup plus indépendantes, et donc libres d'expérimenter. Ceci explique notamment le choix, réel et affirmé, de la White Star Line pour refuser la course à la vitesse à partir de la fin des années 1890, quand, au contraire, la Compagnie générale transatlantique était tenue de continuer à produire des navires susceptibles de rester à la hauteur des concurrents étrangers⁸⁷.

Le transport du courrier portait pourtant son lot d'avantages, notamment symboliques. Outre le bénéfice engendré, le fait d'embarquer du courrier permettait aux navires d'arborer le prestigieux sigle RMS : « *Royal Mail Steamer* ». Pour des locuteurs francophones, ce point peut-être obscur, la langue française n'utilisant que rarement les préfixes désignant les navires. Les anglophones, en revanche, en font un usage quasi-systématique.

⁸⁶ USI, p. 944.

⁸⁷ Cette question de la politique des différentes compagnies vis-à-vis de la vitesse sera évoquée plus en détail dans la partie 2.1, notamment en ce qui concerne l'hypothèse réfutée d'un volontaire rejet de la vitesse par la France.

Usuellement, les navires sont désignés par un préfixe désignant leur mode de propulsion : ainsi, le courant « S.S. » signifie « *SteamShip* », donc que le navire est propulsé à la vapeur. À partir des années 1920 s'ajoutèrent les « M.S. » ou « M.V. » (« *MotorShip* » ou « *MotorVessel* »), la propulsion à moteur se diffusant. Habituels, ces préfixes se retrouvent très couramment dans les documents anglophones traitant de navires.

Mais des préfixes ayant trait aux fonctions des navires existaient également, lorsque celles-ci avaient un caractère officiel. Ils sont particulièrement courants dans la marine de guerre, que ce soit avec les britanniques « HMS » (« *Her Majesty's Ship* »), ou les américains « USS » (« *United States Ship* »), ou encore des sigles plus particuliers comme « HMHS » pour les navires hôpitaux. De fait, ce sigle « RMS » distinguait le caractère officiel de la mission du navire, et donc la reconnaissance nationale qui allait avec. Plus encore, le service postal impliquant une grande régularité, le sigle « RMS » pouvait apparaître au public comme une garantie que le navire arriverait en temps et en heure. Ce genre de détail n'était pas abordé à la légère dans un pays à la grande tradition navale⁸⁸.

Dans tous les cas, il apparaît assez clairement que les liens entre la Cunard et la White Star Line d'une part, et l'État britannique d'autre part étaient bien moins étroits et contraignants que ceux qui unissaient, *via* les contrats postaux, la Compagnie générale transatlantique et la France.

Est-ce à dire pour autant que l'État n'avait aucune implication dans la politique des compagnies britanniques, en vertu des règles de l'économie libérale en vigueur ? Ce serait, en réalité, trop s'avancer que de le dire : d'une part, les contrats militaires sur lesquels nous nous attarderons ultérieurement se révélèrent vite contraignants, mais surtout très lucratifs pour les compagnies. On peut ainsi penser au financement très généreux que reçut la White Star Line pour le *Teutonic* et le *Majestic*, subventionnés pendant 25 années pour servir de croiseurs auxiliaires, usage qui ne fut

⁸⁸ Du reste, encore récemment, le *Queen Mary 2*, pourtant navire de croisière qui n'a aucun intérêt à transporter du courrier, s'est vu attribuer le préfixe « RMS » à titre symbolique, la Cunard Line ayant désormais une image très associée à la tradition des transatlantiques, même si ses navires de croisière n'effectuent plus de réel service régulier.

jamais celui du *Majestic*, démoli avant la Première Guerre mondiale et donc, dans les faits, subventionné pour rien⁸⁹.

Plus encore, l'État britannique eut l'occasion de s'impliquer encore plus fortement dans la vie des compagnies britanniques dans des périodes sensibles. Il fit tout pour garantir que la Cunard resterait britannique après l'entrée de la White Star Line dans l'américaine IMM Co⁹⁰ ; mais surtout, le gouvernement britannique joua un rôle primordial dans la fusion de la Cunard et de la White Star Line, en 1934, en offrant de financer le *Queen Mary* contre la création d'une grande compagnie britannique⁹¹.

Tandis que, notamment, les travaux de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes ont démontré que le système britannique de conventions postales était moins contraignant pour les différentes parties⁹², il reste à reconnaître que cela ne suffit pas à assurer leur mutuelle indépendance. S'il n'y eut pas, comme en France, de nationalisation déguisée, le Royaume-Uni dut, lui aussi, intervenir pour réorienter dans le bon sens la « libre entreprise ».

Il n'en reste pas moins que, hors des périodes de crises majeures, le système britannique permettait aux compagnies d'être bien mieux armées face aux évolutions de la ligne en leur laissant une grande marge de manœuvre. Mais ce système n'était possible que parce que les compagnies maritimes étaient moins dépendantes de l'État, financièrement parlant, que la Compagnie générale transatlantique, acteur bien plus faible sur la ligne, dans un pays qui, de surcroît, sous-estimait fortement son utilité militaire et lui faisait donc perdre cette perspective de financement. Il est donc impossible de comparer simplement les deux systèmes sans prendre en compte les spécificités des situations respectives.

Reste enfin à étudier en quoi consistait, dans la pratique et matériellement, ce transport de courrier, ce qui peut avantageusement se faire à travers l'étude d'un cas mis en lumière par le drame auquel il est lié : celui des postiers du *Titanic*.

⁸⁹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 53.

⁹⁰ Voir en 1.212 pour l'implication de l'État dans cette affaire.

⁹¹ Cet aspect sera le sujet de la partie 1.23.

⁹² BERNERON-COUVENHES, M.F., « *French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914* », art. cit.

1.13 Une étude de cas, les postiers du *Titanic*

Comme son jumeau, l'*Olympic*, et la plupart des gros navires de la White Star Line, le *Titanic* fut, durant sa très éphémère carrière en 1912, détenteur du sigle « RMS » et transporteur de courrier. Son destin tragique a attiré l'attention sur ce qu'était la vie à bord de ce navire, y compris dans ces opérations très méconnues qu'étaient l'embarquement et le tri du courrier. Par cette étude, il s'agira de comprendre comment s'exerçait, concrètement, le transport du courrier sur l'Atlantique au début du XX^e siècle.

1.131 Le courrier et ses conditions de transport

Les installations postales des transatlantiques sont un sujet très peu documenté : la raison en est principalement l'absence totale de publicité à ce sujet, qui n'avait qu'un intérêt très limité pour la presse. Néanmoins, le cas du *Titanic* est mieux connu, ses plans ayant fait l'objet d'examens approfondis, notamment pour la rédaction du monumental ouvrage en deux volumes *Titanic, The Ship Magnificent* dirigé par Bruce Beveridge et revenant sur le détail de l'architecture du navire et des usages qui étaient faits de ses locaux⁹³.

La salle de tri postal se trouvait ainsi à tribord sur le pont G, donc dans le fond du navire. Cette salle contenait avant tout tables et casiers destinés à permettre aux postiers du bord de vider les sacs de courrier entreposés dans la cale postale, située un pont en-dessous. Un monte-charge électrique très perfectionné pour l'époque permettait de transférer les sacs de la cale à la salle de tri, où ils étaient vidés, et les lettres et colis qu'ils contenaient séparés selon leur destination pouvant s'étendre à tous les États-Unis et, plus largement, à l'Amérique entière⁹⁴.

La quantité de courrier pouvant potentiellement être embarquée était très importante : après le départ, les autorités portuaires de Southampton auraient annoncé à celles de New York le départ de 3 435 sacs postaux, selon l'ouvrage de

⁹³ BEVERIDGE, B., *Titanic, the Ship Magnificent*, The History Press, 2008, t. 1 et 2.

⁹⁴ *Idem*, t. 2, p. 438-441.

Logan Marshall *The Sinking of the Titanic* publié à l'époque⁹⁵. Si l'ouvrage, écrit dans l'urgence pour profiter de l'émotion de la catastrophe, fut parfois très vague et erroné, le chiffre qu'il donne approche généralement des autres résultats proposés. D'autres chiffres parlent de 1 758 sacs embarqués à Southampton, 1 412 durant l'escale de Cherbourg, et 194 à celle de Queenstown en Irlande⁹⁶.

Parmi ces sacs se trouvait une quantité indéterminée qui contenait du courrier recommandé, celui-ci devant être trié à part, dans une partie de la salle de tri séparée du reste par une grille en fer⁹⁷.

Sur la quantité de courrier détenue à bord, et sur ce que sa perte impliquait pour la compagnie et les assurances, Logan Marshall interrogea un chef de poste new-yorkais qui put lui fournir quelques explications :

« Avant la traversée du navire les autorités postales de Southampton ont câblé aux autorités de New York que 3 435 sacs de courrier seraient à bord. « Dans un chargement de 3 500 sacs », a déclaré le chef de Poste Morgan, de New York, « il est raisonnable d'estimer [...] que 200 000 colis et lettres en recommandé ont coulé avec le *Titanic*. Cela ne signifie pas, néanmoins, que la Grande Bretagne sera financièrement responsable de ces pertes. [...] Il est probable que s'il y a eu des envois de fonds s'élevant à plusieurs milliers de dollars, ce sont les compagnies d'assurance qui devront assumer la perte, et pas du tout les postes européennes. » En cas de mandats postaux, a expliqué le chef de poste, il n'y aurait pas de perte, à part de temps, car des copies seront rapidement expédiées sans dépenses supplémentaires⁹⁸. »

De fait, d'importantes sommes d'argent furent perdues, ce qui entraîna des questions complexes à gérer pour les administrations postales. Néanmoins, la question

⁹⁵ MARSHALL, L., *The Sinking of the Titanic and Great Sea Disasters*, Philadelphie, P.W. Ziegler, 1912, chapitre 23, consulté sur le site du Projet Gutenberg : <http://www.gutenberg.org/files/781/781-h/781-h.htm#link2HCH0023>

⁹⁶ FORTUNATO, T.M., « *The Mail that Missed the Unsinkable Boat* », *Stamp Insider*, septembre-octobre 2008, p. 16-20.

⁹⁷ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2, p. 438.

⁹⁸ MARSHALL, L., *op. cit.*, chapitre 23.

ne fut pas évoquée durant les commissions d'enquête relatives au naufrage, tant d'un côté que de l'autre de l'Atlantique⁹⁹.

La découverte de l'épave en 1985 a, par ailleurs, soulevé une question juridique non résolue sur le sort qui serait celui d'éventuels courriers retrouvés : devraient-ils être exposés dans des musées, ou au contraire livrés, autant que possible, à leurs destinataires ou descendants ? Les postes américaines désiraient opter pour cette solution mais soulignent que la complexité vient du fait que le navire a sombré en eaux internationales, et que le courrier était assuré par les postes britanniques. La question reste purement théorique, bien que des papiers en parfait état de conservation aient déjà pu être repêchés¹⁰⁰. Il n'en reste pas moins que, même un siècle après le naufrage, cette question du courrier continue à illustrer le caractère international, et de fait parfois légalement labyrinthique de l'exploitation de cette ligne.

1.132 Les postiers : un personnel à part à bord du navire

Ce caractère international résidait également dans la répartition du personnel chargé du tri du courrier : les postiers, au nombre de cinq, venaient tant des États-Unis que du Royaume-Uni. Ainsi, se trouvaient à bord John Richard Jago Smith et James Bertram Williamson, tous deux postiers britanniques de 35 ans ; ainsi que William Logan Gwinn, John Starr March et Oscar Scott Woody, des postes américaines.

Les postiers n'appartenaient pas à l'équipage : ils étaient d'ailleurs logés en troisième classe et prenaient leurs repas – gratuitement – avec les passagers¹⁰¹. Chargés de trier le courrier (estimé, dans le cas du *Titanic*, à plus de sept millions de pièces dont, fort heureusement, de nombreux sacs ne nécessitaient pas de tri immédiat¹⁰²), ils étaient affectés par leur bureau de poste respectif, et appartenaient à des services spécialisés dans la marine et le courrier international. Ainsi, leurs affectations n'étaient pas liées à une compagnie, ni même à un pays précis, et variaient selon les traversées.

⁹⁹ Ces commissions seront étudiées plus en détail en 4.12.

¹⁰⁰ BURNS, J.H., « *Titanic's Mail* », *En Route* [revue du Smithsonian National Postal Museum], n°1, janvier 1992. Article consulté en ligne : <http://postalmuseum.si.edu/research/articles-from-enroute/titanic's-mail.html>

¹⁰¹ *Idem.*

¹⁰² FORTUNATO, T.M., art. cit.



Postiers à bord d'un paquebot de l'époque du *Titanic*. Cette photographie, prise sur un navire non identifiée, est parfois attribuée au *Titanic* : que ce soit exact ou non, elle donne une idée des installations dont disposaient alors les employés chargés du tri du courrier.

(Association Française du *Titanic*)

Si les postiers du *Titanic* sont peu connus, le cas de l'américain Oscar Scott Woody a fait l'objet d'études légèrement plus poussées : franc-maçon passé au rang de maître en 1903, il a été le sujet de recherches dans le cadre d'hommages rendus par sa loge. A ainsi pu être retrouvé son ordre de mission, venant du bureau de l'assistant superintendant aux courriers étrangers, daté du 1^{er} avril 1912, lui demandant d'embarquer le lendemain comme postier sur le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, de débarquer à l'escale de Plymouth, pour effectuer le voyage retour le 10 avril, dans les mêmes fonctions, à bord du *Titanic*¹⁰³. Ceci confirme le caractère extérieur à l'entreprise de ces personnels, ce qui n'était pas une chose inédite à bord du paquebot : les opérateurs radio étaient des employés de la société Marconi¹⁰⁴, l'orchestre de huit musiciens était fourni par une agence spécialisée, l'agence Black de Liverpool, et ceux-ci voyageaient en deuxième classe malgré leur emploi à bord¹⁰⁵ ; et,

¹⁰³ BAUMBACH, W. J., « Oscar Scott Woody, *Titanic* Postal Worker, Freemason », au lien suivant : <http://oscarscottwoody.com/>

¹⁰⁴ Voir 4.2 sur le rôle de la TSF à bord des paquebots.

¹⁰⁵ TURNER, S., *The Band that Played on*, Thomas Nelson, 2011.

enfin, l'équipe franco-italienne du « Restaurant à la carte » faisait partie d'une concession donnée à la compagnie par la White Star Line¹⁰⁶.

De tous ces personnels au statut particulier, les postiers sont néanmoins les moins connus, en bonne part également du fait qu'aucun n'a survécu au naufrage. Concernant leur provenance, la répartition (trois américains pour deux britanniques) laisse fortement à penser que c'est le port de destination qui déterminait la composition de l'équipe, celle-ci devant être la plus apte à préparer la distribution du courrier aux États-Unis et, éventuellement, dans d'autres pays américains¹⁰⁷. De surcroît, les éléments dont nous disposons indiquent clairement que les équipes étaient recomposées avant chaque voyage, ce qui devait impliquer une très grande capacité d'adaptation pour les employés, qui devaient traiter d'importantes quantités de courrier dans les quelques jours de la traversée.

Plus encore qu'à terre, le transport du courrier par la mer pouvait être soumis à des aléas qui mettaient à rude épreuve la devise des postes américaines selon laquelle « Ni la neige, ni la pluie, ni la chaleur, ni l'obscurité de la nuit ne détourneront ces postiers de l'accomplissement rapide de leurs tournées ». Nombreux étaient les incidents, mineurs ou au contraire mortels, qui pouvaient de surcroît mettre en péril le courrier : en la matière, le drame du *Titanic* met clairement en lumière l'acharnement avec lequel les postiers étaient incités à préserver le courrier par tous les moyens. Située à tribord sur le pont G, la salle de tri fut en effet très rapidement inondée, ce qui n'empêcha pas les postiers de faire leur maximum pour évacuer les sacs. Ainsi, lors de l'enquête sur le naufrage, le quatrième officier Boxhall raconta comment il s'était retrouvé à la salle de tri, au cours de son inspection des dégâts :

« Mr. BOXHALL. [...] Je suis descendu à la salle de tri du courrier.

Sénateur SMITH. Qu'y avez-vous trouvé ?

Mr. BOXHALL. J'y suis descendu et ai vu les préposés au courrier en train de travailler.

Sénateur SMITH. Que faisaient-ils ?

Mr. BOXHALL. Ils sortaient les lettres des casiers, c'est ce qu'il m'a semblé qu'ils faisaient. [...] J'ai regardé par la porte ouverte et j'ai vu ces

¹⁰⁶ Voir en 3.2 sur l'émergence de ce genre de concession à bord des navires.

¹⁰⁷ BURNS, J.H., art. cit.

hommes travailler près des casiers, et juste en dessous de moi se trouvait la cale postale, et l'eau semblait alors se trouver à deux pieds du pont où nous étions [...] et des sacs de courrier y flottaient¹⁰⁸. »

De la même manière, un passager de première classe, Norman Chambers, témoigna s'être trouvé un temps dans une coursive où il vit les postiers, trempés jusqu'aux genoux, s'affairer à traîner des sacs de courrier pour les mettre hors de portée de l'eau qui s'infiltrait : nul n'avait alors idée de la gravité de la situation¹⁰⁹.

Aucun témoignage ne permet de savoir ce que firent les postiers dans les temps du naufrage, mais il apparaît de tout cela que leur premier réflexe fut de sauver un maximum de courrier, sans pour autant en avoir reçu l'ordre de quiconque : leur fonction impliquait donc clairement, malgré les dangers de la navigation, de tout faire pour que le courrier parvienne à son but. Du reste, les cinq postiers décédés dans le naufrage ont été l'objet de nombreux hommages, notamment dans l'administration des postes américaines.

Forcément un cas très particulier du fait de son issue dramatique, l'exemple du *Titanic* met néanmoins en lumière les réalités concrètes du transport du courrier sur l'Atlantique. Si les subventions impliquaient des critères de vitesse et des dispositions particulières de la part des compagnies, ce transport de courrier impliquait aussi une logistique qui mettait en jeu des personnels au caractère international.

Tâche sous-estimée en comparaison du transport de passagers et de marchandises, l'acheminement du courrier n'en était pas moins une fonction essentielle des paquebots transatlantiques jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, période à laquelle l'aviation commençait, peu à peu, à prendre le dessus en la matière. Il est d'ailleurs intéressant de constater que, par le biais de son administrateur-directeur-général, Henri Cangardel, la Transat entretenait dans les années 1930 des rapports avec l'Aéropostale, et fut même au cœur d'un projet de liaison aérienne transatlantique avec les expérimentations autour de la compagnie Air France Transatlantique¹¹⁰. Si la guerre mit ces projets en échec, il n'en reste pas moins que

¹⁰⁸ USI, p. 232.

¹⁰⁹ USI, p. 1042.

¹¹⁰ Voir notamment le chapitre que consacre au sujet Charles Offrey, à l'époque cadre de la Transat, dans son ouvrage consacré à la compagnie. OFFREY, C., *op. cit.*, pp. 86-103.

l'implication de la compagnie dans ces entreprises fut réelle, notamment par l'utilisation du paquebot *Carimaré* à des fins expérimentales (en particulier d'ordre météorologique)¹¹¹.

Entraînant des rapports étroits avec les gouvernements, ces conventions ont parfois également précipité leurs compagnies plus fortement encore dans la crise, en particulier dans le cas de la construction ruineuse du *Normandie*. Ces situations ont alors entraîné des interventions étatiques dépassant de loin les accords postaux d'origine.

¹¹¹ AFL (Association French Lines) 1997 006 5122, notamment un article du numéro d'août 1938 de *La Science et la Vie* : « Comment on dresse les cartes de l'atmosphère de l'Atlantique Nord à bord du *Carimaré* » ; ainsi que AFL 1997 004 6047 contenant plusieurs notes relatives au *Carimaré*.

1.2 Les États au secours des compagnies en crise

Les périodes de crise économique furent nombreuses durant la période étudiée, du moins si l'on en croit les rapports annuels du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique à l'assemblée générale de ses actionnaires¹¹². Il n'est en effet pas une décennie sans que le conseil se soit plaint d'une situation économique difficile qui nuisait aux affaires, au point que les constats tirés en 1929 et 1930 semblent à peine plus alarmants que les précédents.

Le transport maritime dépendait en effet très fortement de nombreux facteurs économiques et politiques : intensité des échanges intercontinentaux, législations douanières, politiques migratoires et sanitaires, mais aussi sociales... En temps de crise, il était donc courant que les compagnies se tournent vers l'État, quand celui-ci n'était pas le premier à se tourner vers elles.

Nous nous pencherons ici sur trois situations de crise où l'intervention de l'État fut nécessaire. Tout d'abord, il s'agira d'étudier la fulgurante croissance du conglomérat américain de John Pierpont Morgan au début du XX^e siècle. Tentant d'établir un monopole sur la ligne de l'Atlantique par des alliances, fusions et groupements, l'homme d'affaires menaça sérieusement les intérêts britanniques lorsqu'il intégra dans son trust, l'IMM, deux compagnies britanniques parmi lesquelles la prestigieuse White Star Line, qui allait rester en son sein pour près de 25 ans. Il sera intéressant ici de voir quelle fut la réaction du gouvernement britannique, notamment par rapport à la Cunard Line et à ses efforts pour la conserver loin des intérêts américains, mais aussi de voir quel fut le rôle du gouvernement américain dans cette affaire.

C'est ensuite la gestion de la crise des années 1930 qui sera au cœur de notre attention, d'abord du côté français, avec une nationalisation déguisée de la compagnie dans le cadre de la construction du *Normandie*, puis du côté britannique, avec la fusion de la White Star et de la Cunard Line, fortement encouragée par le gouvernement de l'époque.

¹¹² Pour notre étude, nous avons consulté et analysé tous les rapports annuels de 1880 à 1946 ainsi que les rapports des assemblées exceptionnelles de cette période, tous contenus dans les cotes 1997 004 5209 et 1997 004 5210 (AFL).

1.21 « *The Morgan Combine* » : l'IMM et les rêves de monopole

L'homme d'affaires américain John Pierpont Morgan est passé à la postérité comme « roi des collectionneurs », tant d'objets que d'entreprises. Très implanté dans les milieux ferroviaires, bancaires et industriels, il fut également à l'origine au début du XX^e siècle d'une tentative de monopole établi sur l'Atlantique Nord. L'International Mercantile Marine Company fut en effet en passe de réunir dans des mains américaines des compagnies battant pavillon des États-Unis, mais également du Royaume-Uni, et même de la Belgique.

Audacieuse, l'entreprise suscita des oppositions fermes de la part de ceux qui choisirent de rester à l'écart, et dès sa création, le « trust de l'Océan » inquiéta des deux côtés de la Manche. Tandis que la White Star Line en devint la clé de voûte, la Cunard lui résistait à l'aide de financement gouvernementaux, et la Compagnie générale transatlantique se maintenait soigneusement à distance.

Finalement, des problèmes de gestion et le terrible coup du sort représenté par le naufrage du *Titanic* eurent raison de l'édifice, qui mit plus d'une décennie à s'effondrer totalement. L'échec de cette entreprise dépassant les frontières mérite donc que l'on s'y attarde.

1.211 La formation du « *trust de l'Atlantique* »

Dans l'histoire de l'exploitation de la ligne transatlantique au début du XX^e siècle, l'International Mercantile Marine Company occupe une place particulière : en dépit de son échec final, cette entreprise modifia fortement le paysage maritime de l'époque et reste notamment très liée à la grande prospérité de la White Star Line qui conduisit à la construction de l'*Olympic* et du *Titanic*. Pourtant, l'IMM Co est une organisation très peu connue, et surtout, très peu documentée. Les rares ouvrages qui en traitent sont en général plutôt consacrés à l'une des compagnies composant la

structure, en particulier *The Red Star Line and International Mercantile Marine Company*, de Vernon E.W. Finch¹¹³.

Ce travail ne pouvait ignorer cet aspect dans l'étude de la White Star Line, d'autant que l'émergence de l'IMM influença également les deux autres compagnies étudiées. Pourtant, il n'était pas non plus possible de renouveler totalement, voire, dans certains cas, de défricher l'étude de ce trust qui gagnerait à faire l'objet de travaux, notamment aux États-Unis.

Les racines profondes de l'IMM remontent aux années 1870, avec la formation à Philadelphie de l'International Navigation Company, en 1871. Le but de cette entreprise américaine fondée par plusieurs financiers en lien avec la Pennsylvania Railroad Company était à l'origine d'attirer des flux de passagers vers Philadelphie au lieu du port de New York, qui jouissait d'une meilleure situation géographique et captait donc l'ensemble des flux¹¹⁴.

Néanmoins, les compagnies maritimes américaines souffraient d'un terrible handicap légal : tout navire battant pavillon des États-Unis devait avoir été construit dans des chantiers américains, et ceux-ci n'avaient pas l'expertise de chantiers britanniques comme Harland & Wolff ou encore John Brown & Co. Dans les faits, depuis les déboires de la Collins Line dans les années 1850¹¹⁵, aucune compagnie américaine ne s'était imposée sur le devant de la scène. Jusqu'après la Deuxième Guerre mondiale, en effet, rares furent les paquebots américains à acquérir une réputation internationale : le *Leviathan* fut très populaire dans les années 1920, mais était un cas isolé, d'autant plus particulier que le navire était de construction allemande. Il fallut attendre les « *cabin-ship* » *Washington* et *Manhattan* au début des

¹¹³ FINCH, V.E.W., *The Red Star Line and International Mercantile Marine Company*, Anvers, Uitgeverij de Branding, 1988. Voir aussi HEFFER, J., *Le Port de New York et le commerce extérieur américain, 1860-1900*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986.

¹¹⁴ *Idem*, p. 22.

¹¹⁵ Dans les années 1850, la Collins Line s'était imposée sur la scène internationale avec un quatuor de navires : l'*Atlantic*, l'*Arctic*, le *Baltic* et le *Pacific*, qui, avec leurs 2 700 tonneaux et leurs 12,5 nœuds étaient des navires de premier plan, au confort inédit. Mais le dramatique naufrage de l'*Arctic*, en 1854 (dans lequel le président de la compagnie, Edward Collins, perdit femme et enfants), puis la disparition, corps et biens, du *Pacific* deux ans plus tard scellèrent le sort de l'entreprise. Celle-ci garda néanmoins une aura particulière, la conquête du Ruban bleu par le *Baltic* étant, pour plus d'un siècle, le dernier record établi par un paquebot américain.

années 1930¹¹⁶, puis surtout les paquebots *America* et *United States* après-guerre pour que les constructions américaines obtiennent une réputation réellement internationale.

Affaiblies par ce handicap, les entreprises américaines durent souvent trouver des parades : ce fut le cas de l'International Navigation Company, qui fut en réalité composée de deux compagnies. L'une, desservant la ligne de Philadelphie à Liverpool, était l'American Line, au départ simplement société associée, avec pavillons et équipages américains¹¹⁷. Dans le même temps, une autre société était fondée, la « Société Anonyme de Navigation Belgo-Américaine », Red Star Line, officiellement basée à Anvers, bien que la quasi-totalité de ses actions soit détenue par l'INC. Cette manipulation permit à la compagnie d'exploiter, sous pavillon belge, des navires construits au Royaume-Uni à prix bien plus abordable, entre Anvers et Philadelphie¹¹⁸. Dans les deux cas, les opérations étaient coordonnées par Clement Griscom, magnat de la marine américaine qui dirigeait tant l'American Line que l'International Navigation Company (et, à travers elle, la Red Star Line).

Si la seconde prospéra, la première, toujours handicapée par l'impératif de constructions dans les coûteux chantiers américains, tendit à périr. En 1884, trop faible, l'American Line fut rachetée par l'INC ; deux ans plus tard, cette dernière fit l'acquisition de prestigieux navires de l'Inman Line, compagnie britannique de renom alors en faillite. L'arrivée dans la flotte américaine du *City of New York* et du *City of Paris*, détenteurs du Ruban bleu rapidement autorisés par acte spécial du Congrès à porter le pavillon américain malgré leur construction britannique, fut un moment clé permettant à l'American Line de connaître une certaine prospérité¹¹⁹. Dans les temps qui suivirent, l'INC quitta Philadelphie pour le New Jersey, et fit de New York son nouveau port d'arrivée qui se révéla bien plus rentable. L'entreprise de Clement Griscom prenait son essor.

¹¹⁶ DE KERBRECH, R. et WILLIAMS, D.L., *Cabin Class Rivals*, Stroud, The History Press, 2015

¹¹⁷ FLAYHART, W.H., *The American Line*, New York, W.W. Norton, 2000.

¹¹⁸ FINCH, V.E.W., *op. cit.*, p. 22-23.

¹¹⁹ *Idem*, p. 35.



Affiche de la Red Star Line dans les années 1920 : au départ d'Anvers, la compagnie réservait une partie de sa publicité à la clientèle francophone.

(Affiche par Henri Cassiers, domaine public, Wikimedia Commons)

Un autre entrepreneur américain était impliqué, alors, dans la marine, Bernard N. Baker de Baltimore, propriétaire de l'Atlantic Transport Line. Compagnie américaine, l'ATL exploitait sous pavillon britannique des paquebots-mixtes transportant à la fois du bétail et des passagers de première classe¹²⁰. Depuis 1881, l'entreprise de Baker était également dans une très bonne situation. Cependant, aucune de ces entreprises ne pouvait prétendre au prestige de la White Star Line ou de la Cunard Line. Cela n'empêchait pas la Red Star Line d'être, par exemple, une sérieuse

¹²⁰ KINGHORN, J. *The Atlantic Transport Line, 1881-1931*, Jefferson, McFarland & Co., 2012.

concurrente de la Compagnie générale transatlantique en ce qui concerne le transport de migrants¹²¹.

La situation n'était néanmoins pas idéale, aussi Griscom et Baker devaient-ils batailler pour débloquer des fonds afin d'entamer de nouveaux programmes de construction et de profiter du climat favorable des toutes dernières années du siècle. C'est à cette occasion que Griscom commença à fréquenter les milieux économiques et financiers, et, de fait, John Pierpont Morgan, qu'il incita à pousser à financer ce qui devait être un grand conglomérat de compagnies¹²².

En 1902, l'entreprise devint finalement l'International Mercantile Marine Company et fit l'acquisition de plusieurs entreprises britanniques, notamment la compagnie de cargos Leyland Line, la Dominion Line, desservant le Canada, et surtout, la White Star Line, qui devait en être la figure de prestige¹²³.

Celle-ci se trouvait à un moment crucial de son existence : en 1899, son fondateur et président, Thomas Henry Ismay, était mort, laissant la place à son fils, Joseph Bruce Ismay, qu'il avait longuement formé en vue de cette transition. Parmi les importants actionnaires de la compagnie se trouvait également Lord William James Pirrie, grande personnalité de Belfast et directeur des chantiers Harland & Wolff ; or, depuis les origines de la White Star Line, les chantiers avaient été ses constructeurs attirés, et d'étroits liens les unissaient¹²⁴. Pour Pirrie, il était donc doublement primordial de veiller à la bonne santé de l'Oceanic Steam Navigation Company (nom officiel de la White Star Line, qui n'était que la marque associée au pavillon racheté par Thomas Ismay dans les années 1869) : d'une part, c'était s'assurer un bon retour sur

¹²¹ Voir en 3.1 sur les migrations, et la manière dont la Compagnie générale transatlantique dut lutter avec la Red Star Line pour capter une partie des migrants venant d'Europe centrale et méridionale.

¹²² SAPHIRE, W.B., « *The White Star Line and the International Mercantile Marine Company*, article publié sur le site de la Titanic Historical Society, consultable au lien suivant : <http://www.titanichistoricalsociety.org/articles/mercantile.html>

¹²³ FINCH, V.E.W., *op. cit.*, p. 42.

¹²⁴ Ces liens dataient de l'époque où l'homme d'affaires Gustav Schwabe avait fourni à Thomas Ismay la somme d'argent nécessaire au rachat du drapeau de la White Star Line, à la fin des années 1860, et au lancement de sa propre entreprise. Schwabe avait en effet fourni les fonds à la condition que les nouveaux navires à vapeur de la compagnie soient construits dans les chantiers de son neveu, Gustav Wolff. Depuis lors, les deux entreprises avaient un fonctionnement basé sur des relations de confiance mutuelle, au point qu'aucun contrat de construction n'était établi entre elles, la White Star Line acceptant de payer autant qu'il faudrait pour que les chantiers construisent les meilleurs navires possibles.

ses investissements, mais surtout, les programmes de constructions ambitieux que lancerait une White Star en bonne santé seraient autant de contrats pour ses propres chantiers.

Or, en vue de l'achat qui eut finalement lieu en 1902, J.P. Morgan proposa aux actionnaires de la compagnie l'équivalent de dix fois la valeur des bénéfices engendrés en 1900¹²⁵. Cette année avait été particulièrement profitable à la White Star Line, du fait des bénéfices engendrés par les contrats de transports de troupes dans le cadre de la Seconde Guerre des Boers¹²⁶, aussi les actionnaires recevaient-ils une offre difficilement refusable. Si Ismay était réticent à vendre l'entreprise familiale, chose que son père avait toujours refusée, la pression de Pirrie (qui pouvait, de fait, espérer élargir la clientèle de ses chantiers à toutes les compagnies concernées) et des autres actionnaires fut décisive.

En 1902, donc, la White Star Line fut la plus importante conquête de l'IMM. Clement Griscom en fut alors président mais, dès 1904, des soucis de santé l'empêchèrent de remplir sa fonction et Bruce Ismay prit sa place, tout en gardant le contrôle de sa propre entreprise¹²⁷.

L'organisation de l'IMM Co. est pour le moins labyrinthique et, de fait, assez obscure à comprendre. En témoigne par exemple l'explication que tenta d'en faire Phillip Franklin, son vice-président, au sénateur Smith, menant l'enquête sur le naufrage du *Titanic* :

« Sénateur SMITH. Est-ce que l'International Mercantile Marine possède la White Star Line ou la contrôle ?

Mr. FRANKLIN. L'International Mercantile Marine Co. possède ou contrôle l'International Navigation Co. (Ltd.) d'Angleterre, compagnie qui détient les parts de l'Oceanic Steam Navigation Co., laquelle compagnie possède les navires de la White Star¹²⁸. »

Invité par le sénateur Smith à dresser l'inventaire des compagnies possédées par l'IMM et des lignes desservies par celles-ci, Ismay fit la liste suivante :

¹²⁵ DE KERBRECH, *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 77.

¹²⁶ Voir 1.311 sur cet usage.

¹²⁷ FINCH, V.E.W., *op. cit.*, p. 42-43.

¹²⁸ USI, p. 170.

« Nous avons l’American Line, de navires qui vont entre Southampton et New York. Ils ont aussi un service entre Philadelphie et Liverpool.

Nous avons l’Atlantic Transport Line, qui dessert les lignes de New York à Londres, de Philadelphie à Londres, et de Baltimore à Anvers et Londres. Il y a la White Star Line, qui sert de New York à Liverpool, de New York à Southampton ; de Liverpool à l’Australie, et de Liverpool à la Nouvelle-Zélande ; de New York à la Méditerranée, et de Boston à la Méditerranée ; de Montréal à Liverpool – la White Star également. Nous avons la Mississippi and Dominion Line qui exploite des navires entre Montréal et Liverpool ; et la British North Atlantic qui exploite des navires de Montréal à Liverpool, et de Montréal à Avonmouth.

La Leyland Line dessert la ligne de Boston à Liverpool, de Boston à Londres, vers les Antilles, et jusqu’à certains ports sud-américains, et à la Nouvelle-Orléans. La White [sic, en réalité Red] Star Line va de New York à Anvers, d’Anvers à Boston, puis de Boston à Philadelphie et Baltimore. Je crois que c’est tout, pour autant que je m’en souviens¹²⁹. »

Concernant la Leyland Line, Ismay ajouta que la situation de cette dernière était particulière : l’IMM en détenait la majorité des actions, mais pas toutes, et elle disposait de son conseil d’administration et de son propre directeur. Le conseil de l’IMM était, pour sa part, réparti entre administrateurs américains (parmi lesquels, notamment, J.P. Morgan Jr.), et britanniques (les principaux étant Ismay, Pirrie et Harold Sanderson, tous trois acteurs importants de la White Star Line).

Cette organisation obscurcissait fortement l’origine des décisions en ce qui concerne la White Star Line : les navires étaient britanniques, exploités par une entreprise britannique, elle-même possédée par une entreprise américaine, dont le conseil d’administration était réparti des deux côtés de l’Atlantique, et dont le président était britannique. Ismay expliqua néanmoins que la politique de l’entreprise était en permanence approuvée aux États-Unis, mais qu’il la suggérait généralement, puis était chargé de l’appliquer¹³⁰. On comprend, dès lors, les importants problèmes qu’une telle organisation pouvait impliquer d’un point de vue légal, par exemple en ce

¹²⁹ USI, p. 939.

¹³⁰ USI, p. 983.

qui concernait la question des législations à appliquer en matière de sécurité en mer¹³¹.

Dans la pratique, l'International Mercantile Marine Company permit une forte réorganisation des flottes, avec perdantes et gagnantes. La White Star Line fut, sans conteste, de ces dernières. En 1903, par exemple, elle récupéra quatre navires neufs construits pour la Dominion Line, le *New England*, le *Commonwealth*, le *Columbus* et le *Mayflower*, respectivement devenus *Romanic*, *Canopic*, *Republic* et *Cretic* et affectés au service méditerranéen que la compagnie ouvrit pour capter des émigrants venus d'Europe du Sud¹³². En échange de ces navires neufs (le plus ancien datait de 1898, les autres d'entre 1900 et 1903), la White Star Line se débarrassa auprès de la Dominion de son très vieux paquebot *Germanic* (mis en service en 1875 et qui, malgré tout, termina sa carrière en 1950 sous pavillon turc), et de deux cargos âgés de plus de dix ans, le *Tauric* et le *Nomadic*. Il était donc évident que la petite compagnie devait être sacrifiée au profit de la plus grosse¹³³.

D'autres transferts étaient temporaires : la White Star Line affréta ainsi pendant sept années (de 1903 à 1910) les cargos *Victorian* et *Armenian* de la Leyland Line, pour augmenter son propre trafic de marchandises¹³⁴. De surcroît, la Leyland Line lui céda ses cargos *American* et *European* qui devinrent les *Cufic* et *Tropic*¹³⁵. L'Atlantic Transport Line apporta également sa contribution à la flotte de la White Star dès 1902 lorsque son *Minnewaska*, alors en construction, devint l'*Arabic* et, de paquebot-mixte, devint un paquebot transportant également des migrants¹³⁶. Plus grosses prises encore, l'*Albany* et l'*Alberta*, grands navires en construction pour la Dominion Line furent en cours de route transférés à la White Star : devenus *Megantic* et *Laurentic*, ils inaugurèrent le service canadien de la White Star Line¹³⁷. Fut ainsi inauguré un service « conjoint » entre les deux compagnies dont la White Star prit finalement le contrôle dans les années 1920 en alignant ses propres navires et en prenant sous ses couleurs

¹³¹ Comme on le verra en 4.1, l'une des solutions apportées à ce casse-tête juridique fut de tenter d'adopter une législation totalement internationalisée en matière de sécurité en mer.

¹³² Ce service particulier sera étudié en 3.1.

¹³³ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 99.

¹³⁴ DE KERBRECH, *Ships of the White Star Line*, *op. cit.*, p. 109-110.

¹³⁵ *Idem*, p. 120-122.

¹³⁶ KINGHORN, J., *op. cit.*, p. 215.

¹³⁷ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 102.

le *Regina*, de la Dominion. Celui-ci incarne à la perfection le « système » de l'IMM : construit pour la Dominion Line entrée sous le contrôle de la Leyland Line, il passa en 1925 au service de la White Star Line, qui le transféra finalement, en 1929, à la Red Star Line pour laquelle il termina sa carrière sous le nom de *Westernland*¹³⁸. S'il est difficile de trouver une meilleure illustration du fonctionnement tentaculaire de l'IMM Co., ce genre de transferts au sein de la flotte ne manquait pas.

Ceci permettait une plus grande adaptabilité : l'Atlantic Transport Line pouvait ainsi se spécialiser dans ses cargos transportant également quelques passagers, la Leyland Line de même, tandis que la White Star s'affichait en tête de vitrine. L'American Line permettait de garder un pavillon américain, de même que quelques autres compagnies mineures qui vinrent se greffer. Enfin, la Red Star Line assurait un service avant tout destiné à séduire les habitants d'Europe continentale. Qui plus est, en coordonnant les départs des différentes compagnies, il devenait possible d'assurer un service quotidien pour les navires de l'IMM, et de faciliter la vie des passagers devant échanger leurs billets pour un navire d'une autre compagnie du trust¹³⁹.

Ce genre de partage pouvait aller plus loin : à titre d'exemple, le voyage inaugural du *Titanic*, qui avait déjà été repoussé de quelques jours, fut mis en péril par une très longue grève des mineurs de charbon. Alors que les stocks n'étaient pas suffisants, il fut décidé de transférer le charbon d'autres navires mineurs du trust, qui resteraient de fait à Southampton ; quelques passagers et marchandises suivirent d'ailleurs le même chemin, passant par exemple du *Philadelphia* (American Line) au *Titanic*.

Les plus importants transferts se firent néanmoins en 1914, lorsque la Première Guerre mondiale priva la Red Star Line de son port d'attache : plusieurs de ses navires, comme le *Lapland*, le *Vaderland* et le *Zeeland* furent alors transférés à la société sœur qui en profita pour remplacer ses navires réquisitionnés¹⁴⁰. Ce genre d'arrangement avait déjà pu être organisé à la suite du naufrage du *Titanic* : le *Lapland* avait été réquisitionné d'urgence par la Red Star Line pour transporter chez eux les rescapés de

¹³⁸ DE KERBRECH, *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 207-208.

¹³⁹ KINGHORN, J., op. cit., p. 112.

¹⁴⁰ ANDERSON, R., op. cit., p. 124-125.

l'équipage, mais aussi des passagers qui auraient initialement dû effectuer le voyage retour du *Titanic*¹⁴¹.



Le *Regina* est l'illustration parfaite du « système IMM » : d'abord utilisé par la Dominion Line, il passa ensuite à la White Star Line puis, sous le nom de *Westernland*, à la Red Star Line, au gré des besoins des différentes compagnies. Son cas fut loin d'être isolé dans les années 1920.

(Domaine public, Wikimedia Commons)

Organisation tentaculaire, l'International Mercantile Marine Company devenait de fait un acteur incontournable du trafic transatlantique. Sa capacité à réorganiser ses services et à réorganiser ses navires, voire dans certains cas, ses équipages, était qui plus est un atout pouvant lui offrir une certaine adaptabilité.

Face à ce début de monopole, on comprend, de fait, que des inquiétudes aient été suscitées.

1.212 Vu de l'extérieur : des craintes de plus en plus affirmées

Les compagnies extérieures à l'International Mercantile Marine Company se retrouvèrent dans une position délicate. Très vite, d'ailleurs, les dirigeants des compagnies allemandes (Norddeutscher Lloyd et HAPAG) passèrent des accords avec l'IMM pour éviter de se nuire mutuellement. Il convient de voir alors quelle était la situation des différentes compagnies en termes de fréquentation :

¹⁴¹ USI, p. 201 et 1088.

HAPAG	34 068
Norddeutscher Lloyd	32 770
White Star Line*	29 833
Cunard Line	26 786
Compagnie générale transatlantique	24 579
American Line*	16 083
Red Star Line*	14 625
Atlantic Transport Line*	4 197

Nombre de passagers transportés par compagnie en 1902¹⁴².

De ce tableau ressortent plusieurs constats. D'une part, l'écrasante puissance des compagnies allemandes obligea l'IMM à ne pas les ignorer et à passer des accords avec elles, sans pour autant pouvoir s'en emparer. Le très patriote Albert Ballin, président de la HAPAG et proche du Kaiser, n'aurait sans aucun doute jamais accepté une telle proposition. En nombre de passagers, la Compagnie générale transatlantique restait pour sa part en dessous de la Cunard, elle-même largement dépassée par les plus de 63 000 passagers totaux transportés par l'IMM. Les contrats postaux étroits entre la compagnie française et l'État empêchaient tout espoir pour le trust de Morgan d'obtenir une annexion aisée, mais l'entreprise n'était pas le principal danger.

Celle-ci, en revanche, pouvait se retrouver dans une situation difficile, comme en témoigne le rapport de son conseil d'administration en 1902, peu après la création officielle de l'IMM :

« Depuis le commencement de l'exercice en cours, nos recettes sont satisfaisantes et nos dépenses sont en diminution [...]. Mais il ne faut pas oublier que nous nous trouvons placés dans des conditions générales d'exploitation assez difficiles depuis quelques temps, surtout en présence des menaces que le Trust de l'Atlantique peut présenter pour les compagnies de navigation qui ont conservé leur indépendance ; aussi, pourrions-nous être amenés à rechercher, d'accord avec le gouvernement, les moyens d'apporter certaines modifications à l'organisation de nos réseaux postaux¹⁴³. »

¹⁴² KINGHORN, J., *op. cit.*, p. 112. Les compagnies de l'IMM sont indiquées par un astérisque. Le très bas chiffre de l'ATL s'explique par le fait que la compagnie ne transportait pas de migrants.

¹⁴³ Rapport du CA à l'AG de 1902, 1997 004 5209 (AFL).

Le Trust était alors perçu comme une menace contre les compagnies restées indépendantes, mais sa création n'attirait finalement qu'une attention modérée. Il ne fut d'ailleurs plus réellement mentionné dans les rapports suivants : en 1903, la principale crainte n'était plus l'IMM mais le service méditerranéen de la Cunard Line qui privait la compagnie d'une partie de ses migrants (celui mis en place peu après par la White Star n'étant même pas mentionné)¹⁴⁴.

Surtout, les années suivantes virent une amélioration relative des recettes de la compagnie qui n'eut donc pas autant à souffrir de l'arrivée de l'IMM Co. que cela aurait pu être craint. Du reste, comme cela a déjà été mentionné plus tôt, ce début de siècle fut, pour la Compagnie générale transatlantique, l'occasion de réformer en profondeur son organisation (avec, en 1904, l'éviction d'Eugène Pereire au profit de Jules Charles-Roux)¹⁴⁵. De fait, il est probable que la menace représentée par le Trust, mentionnée lors du conseil de 1902, ait aussi contribué à cet esprit de réforme qui permit finalement à la compagnie de préparer son essor, au début des années 1910 et surtout dans l'entre-deux-guerres.

La situation de la Cunard Line fut plus complexe, dans la mesure où la compagnie fut approchée à plusieurs reprises par Morgan, Griscom et leurs associés lors de la formation du trust, avec des offres tout aussi alléchantes que celles qui avaient permis la conquête de la White Star Line. Aucune trace de ces tentatives d'approches ne se retrouve dans les rapports du conseil d'administration à cette période, qui ne mentionnent d'ailleurs pas du tout la formation du trust¹⁴⁶.

Malgré cela, les recherches de Francis E. Hyde dans son ouvrage de référence sur la compagnie prouvent sans aucun doute possible qu'il y eut une intense tentative d'approche de la part d'envoyés de l'IMM auprès des actionnaires les plus importants de la compagnie, qui, de surcroît, venait de perdre son président. Le danger, pour l'entreprise, de passer sous domination américaine était réel¹⁴⁷.

S'il est une chose que les rapports du conseil de la Cunard transmettent bien, en revanche, c'est la manière dont le gouvernement britannique s'impliqua pour faire

¹⁴⁴ La lutte pour la conquête de ces flux migratoires sera évoquée en 4.1.

¹⁴⁵ Rapports du CA aux AG de 1903 à 1910, 1997 004 5209 (AFL).

¹⁴⁶ D.42.B1.5 (LPU).

¹⁴⁷ HYDE, F.E., *op. cit.*, p. 139-140.

à la compagnie une offre susceptible de détourner ses actionnaires de toute proposition venue du trust américain. Un problème qui se posait alors était que la White Star Line possédait plusieurs navires sous contrat avec l'Amirauté britannique (le *Teutonic* et le *Majestic*, dont la construction avait été financée à condition qu'ils puissent être réquisitionnés au besoin). La perspective de voir passer ces navires entre des mains américaines inquiétait logiquement les autorités, mais il fut rapidement garanti que les paquebots de la White Star Line resteraient britanniques et, de fait, mobilisables par la marine britannique, aussi les contrats restèrent-ils en vigueur. Comme en témoignent les rapports du conseil d'administration de la Cunard à l'époque, celle-ci était également déjà sous contrat avec l'Amirauté pour la réquisition possible de certains de ses navires¹⁴⁸. Le financement de nouveaux navires de la Cunard par l'Amirauté britannique sembla donc être le moyen idéal de maintenir celle-ci sous contrôle, d'autant que la question du renouvellement des navires principaux de la flotte se posait déjà¹⁴⁹.

Les circonstances dans lesquelles cet accord se négocia ont déjà été éclaircies par les travaux de Hyde¹⁵⁰, et aucun document étudié durant ce travail de recherche n'a permis d'y jeter un nouveau regard. Il doit surtout être prêté attention au résultat : contre la construction de deux paquebots géants et rapides (le *Lusitania* et le *Mauretania*), répondant à toutes les spécifications requises pour leur usage comme croiseur auxiliaire¹⁵¹, le gouvernement accorda un généreux prêt de 2 400 000 £ à 2,5 %, et une subvention annuelle de 150 000 £ à l'achèvement des deux navires. S'y ajoutait la subvention déjà accordée par l'Amirauté, réévaluée de 20 000 à 66 000 £¹⁵². La condition expresse en retour de cette offre généreuse était que la Cunard Line restât entre des mains britanniques.

Cette intervention rapprochait d'un coup le gouvernement britannique des pratiques de l'État français, très impliqué dans la gestion de la Compagnie générale transatlantique. Le laissez-faire trouvait ici sa limite face à la crainte de voir partir à l'étranger une autre grande compagnie navale de prestige. En contrepartie, la Cunard

¹⁴⁸ D.42.B1.5 (LPU).

¹⁴⁹ *Idem*.

¹⁵⁰ HYDE, F.E., *op. cit.*, p. 144-145.

¹⁵¹ Ces spécifications et la manière dont ces navires furent conçus, voir 1.312.

¹⁵² D.42.B1.5 (LPU).

Line put lancer un ambitieux programme de construction qui s'étendit jusqu'en 1907¹⁵³. Celui-ci lui permit d'acquérir une réputation renouvelée avec les deux navires les plus imposants du monde (record qui dura quelques années), mais surtout, en établissant pour vingt ans un record absolu de vitesse¹⁵⁴.

Restait malgré tout le principal problème posé par l'IMM : en situation de quasi-monopole, le trust put se livrer à une terrible offensive sur les prix qui poussa la compagnie à réduire ses propres tarifs, quitte à se retrouver dans une situation difficile¹⁵⁵. Cette stratégie classique n'était pas viable sur le long terme, mais l'IMM était bien mieux armée que la Cunard pour survivre à une guerre de tarifs prolongée, et celle-ci dut rapidement trouver des arrangements qui furent débattus à plusieurs reprises au sein de son conseil d'administration en 1904¹⁵⁶. Ces arrangements aboutirent à des accords temporaires avec les compagnies allemandes, en particulier en ce qui concernait la ligne Méditerranéenne, très propice au trafic de migrants, et où la concurrence était particulièrement rude. Début 1905, cette guerre des prix cessait, temporairement¹⁵⁷.

Si les négociations concernaient principalement les compagnies allemandes, hors du cadre de ce travail, il est intéressant de remarquer qu'elles avaient un effet collatéral sur la Compagnie générale transatlantique, comme en témoigne son rapport de 1905 sur l'année précédente :

« Les prix, qui ont été peu élevés pour les premières et deuxièmes classes, ont été assez bas, en moyenne, pour les passages d'émigrants par suite de la création du nouveau service de la Cie Cunard entre Fiume et New-York, et de la lutte que les différentes lignes du Continent ont eu à soutenir contre la Compagnie anglaise. [...] Différents arrangements ont pu être conclus et il est à souhaiter qu'une entente complète puisse intervenir bientôt et mettre fin à des luttes préjudiciables aux intérêts de toutes les lignes transatlantiques¹⁵⁸. »

¹⁵³ Sur la construction du *Lusitania* et du *Mauretania*, voir les registres de la compagnie D.42.B1.5, D.42.B1.6 et D.42.B1.7 (LPU) qui reviennent épisodiquement sur les interactions avec l'Amirauté.

¹⁵⁴ Voir en 2.113 sur ce sujet ; ainsi que les brochures promotionnelles des navires, notamment B.CUN.7.1.2.1 (MMM).

¹⁵⁵ D.42.B1.6 (LPU) : la question de la baisse des tarifs est évoquée et débattue à plusieurs reprises.

¹⁵⁶ *Idem*.

¹⁵⁷ HYDE, F.E., *op. cit.*, p. 112.

¹⁵⁸ Rapport du CA à l'AG de 1905, 1997 004 5209 (AFL).

La guerre reprit néanmoins, le conseil de la Transat s'en lamentant début 1908¹⁵⁹. Entre-temps, la situation s'était néanmoins dégradée pour le transport de migrants en général, ces quelques années étant marquées par un léger temps de crise, et la guerre des prix fut vite jugée stupide dans ce contexte, au point que le Kaiser lui-même intervint auprès de son ami Albert Ballin, de la HAPAG, pour la faire cesser¹⁶⁰.

Les compagnies étaient en effet confrontées à une problématique complexe : comment se répartir les flux de passagers et marchandises sans se nuire mutuellement ? Dans les cas des passagers, la question était d'autant plus complexe qu'il est impossible de les forcer à voyager avec une compagnie en particulier. Ce constat trouvait néanmoins sa limite avec les migrants, passagers qu'il était possible de traiter d'une façon suffisamment proche de celle dont on traitait les marchandises : il devenait ainsi possible de s'accorder sur les nombres d'émigrants transportables par chaque entreprise. L'IMM incarnait en quelque sorte ces arrangements poussés à la plus grande des échelles : l'arrangement entre compagnies était ici transformé en organisation commune, et, si un nombre suffisant de compagnies avait été intégré au trust, les économies en la matière auraient été sans commune mesure avec ce que permettaient les alliances tarifaires et autres conférences de l'Atlantique, qui ne fonctionnaient que jusqu'à ce qu'une compagnie insatisfaite se retire du jeu ou fasse pression pour en changer les règles¹⁶¹.

L'IMM ne parvenant pas à établir de monopole, la compétition et une suite de négociations et de conférences entre compagnies reprit, afin de négocier les tarifs applicables et d'optimiser pour toutes les compagnies le trafic : ce fonctionnement se révéla très important dans les années 1920, époque de mutation s'il en fut, et conduisit notamment à la création de la « classe cabine¹⁶² ».

Au milieu de ces tentatives de négociation, en 1907, la Cunard était au faite de sa gloire : elle engrangeait des bénéfices toujours conséquents, et possédait les deux navires les plus rapides du monde, le *Lusitania* et le *Mauretania*, qui lui assuraient

¹⁵⁹ Rapport du CA à l'AG de 1908, 1997 004 5209 (AFL).

¹⁶⁰ HYDE, F.E., *op. cit.*, p. 114.

¹⁶¹ VERNEAUX, R.-A., *L'Industrie des transports maritimes au XIX^e siècle*, Paris, A. Pédone Éditeur, 1903, 2 vol, p. 99-103.

¹⁶² Voir 3.232, en particulier.

pour les temps à venir un important succès. Le gouvernement britannique était pour sa part rassuré : la compagnie resterait britannique et sa pérennité n'était plus en danger. De fait, le pari de l'IMM Co. pour obtenir une situation de monopole total sur l'Atlantique était perdu : la situation du trust allait s'avérer plus critique que prévue.

1.213 Un colosse aux pieds d'argile

Si l'International Mercantile Marine Co. avait été un pari audacieux, c'était surtout un pari très coûteux. On se souvient qu'en 1902, J.P. Morgan avait versé aux actionnaires de la White Star Line dix fois les revenus engrangés par la compagnie lors de sa meilleure année, une somme colossale donc. De même, l'offre qui avait été faite à John Elder pour qu'il se sépare de la Leyland Line avait été assez généreuse pour qu'il quitte totalement les affaires maritimes : en effet, si les possesseurs de la White Star Line avaient accepté qu'une partie du paiement se fasse en actions de l'IMM, les intéressant aux bénéfices de la nouvelle entreprise, le propriétaire de la Leyland Line n'avait accepté que des fonds réels, refusant toute implication dans la suite de l'entreprise.

Dans tous les cas, la mise de départ avait été particulièrement risquée. Une élimination rapide de la concurrence, ou une intégration de la Cunard Line aurait pu permettre une réussite. Ce ne fut pas le cas et, très vite, il apparut que l'IMM avait payé bien trop cher pour ses compagnies, aussi prestigieuses soient-elles. À cela s'ajoutait le surcoût engendré par le fait qu'outre la société mère, chaque entreprise gardait ses propres administrations, infrastructures, locaux, personnels et équipages. Seuls les fonds apportés par Morgan (qui finit par mourir en 1913) permettaient à l'entreprise de se maintenir¹⁶³.

Si les recherches de Mark Chirnside sur les origines de la classe Olympic tendent à prouver que l'*Olympic* et le *Titanic*, puis le *Britannic*, furent financés par la White Star Line sans apport de fonds de Morgan, contrairement à une idée reçue

¹⁶³ FINCH, V.E.W., *op. cit.*, p. 46-47.

tenace¹⁶⁴, il n'en reste pas moins que la perte du *Titanic* fut un coup difficile pour le conglomérat, d'autant que le navire était sous-assuré.

Ce naufrage fut surtout l'occasion de très violentes attaques, aux États-Unis, à l'encontre de Joseph Bruce Ismay, qui avait survécu au naufrage. Multiples, les attaques venues de la presse (qui lui avait attribué le surnom de « Brute Ismay ») lui reprochaient principalement d'avoir fait pression sur le capitaine du navire pour que celui-ci accélère malgré le danger, et d'avoir sauvé sa propre vie alors que plus d'un millier de passagers périssaient par ailleurs.

L'enquête sur le naufrage sera évoquée plus loin dans le détail pour son apport majeur à la sécurité maritime. Il convient néanmoins de revenir ici rapidement sur les conclusions qui touchèrent au rôle d'Ismay lui-même. Concernant les accusations relatives à la vitesse, le sénateur Smith, présidant l'enquête américaine, aboutit à une conclusion modérée :

« Je pense que la présence de Mr. Ismay et de Mr. Andrews [architecte du navire] ont incité à pousser le navire à plus grande vitesse que cela aurait été fait dans des circonstances ordinaires, néanmoins, je ne peux honnêtement pas accuser l'un ou l'autre d'avoir donné des instructions dans ce sens¹⁶⁵. »

Cette conclusion n'était pas une recherche de conciliation : Smith s'était à plusieurs reprises montré sans concessions envers Ismay, notamment lors de réponses très sèches lorsque celui-ci demandait à rentrer au Royaume-Uni pour participer à l'enquête qui se tenait là-bas¹⁶⁶. Le sénateur Smith était donc loin de chercher à couvrir le président de la compagnie. Concernant sa survie, le président de l'enquête britannique, Lord Mersey, eut la conclusion suivante :

« Concernant l'attaque à l'encontre de Mr. Bruce Ismay, elle se fonde sur l'idée que, en tant que directeur exécutif d'une compagnie maritime, un devoir moral lui imposait d'attendre à bord jusqu'à ce que le navire sombre. Je ne suis pas d'accord. Mr. Ismay, après avoir aidé de nombreux passagers, a trouvé le canot pliant C, le dernier canot à tribord, en train d'être abaissé. Aucune autre personne n'était là à ce moment. Il y avait de la place pour lui et

¹⁶⁴ CHRINSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, op. cit., p. 328-329.

¹⁶⁵ USIB, p. 80.

¹⁶⁶ USI, p. 962-963.

il a sauté. S'il n'avait pas sauté, il n'aurait fait qu'ajouter une vie de plus, à savoir la sienne, au nombre des pertes¹⁶⁷. »

De façon générale, le public britannique était alors beaucoup plus favorable au président de la compagnie. Mais l'image négative venue des États-Unis devait s'ancrer sur le long terme : lorsque l'historien Walter Lord écrivit son ouvrage fondateur *A Night to Remember*, en 1955¹⁶⁸, il dressa un portrait acerbe d'un Ismay alternant entre l'autorité d'un membre d'équipage influençant la marche du navire et la passivité du passager désireux de sauver sa peau. Trois ans plus tard, le film britannique du même nom, adapté de l'ouvrage, dressa le même portrait à charge, portrait qui fut encore amplifié en 1997 par le film de James Cameron, présentant un Bruce Ismay inculte, avide et lâche. Mais cette image était déjà fortement installée en Amérique en 1912 et eut, de fait, un fort impact sur le devenir de l'IMM dont Ismay était alors président.

Originellement, Ismay avait prévu de quitter la direction du trust à la fin de l'année pour mieux se concentrer sur le devenir de la White Star Line. Comme prévu, Ismay quitta son poste le 30 janvier 1913, mais il ne put conserver la White Star Line¹⁶⁹. Dans les années 1950, Wilton J. Oldham put étudier la correspondance de la famille Ismay, désormais perdue. Dans son très rare ouvrage *The Ismay Line*, il put retranscrire les échanges épistolaires de l'époque : il apparaît clairement qu'Ismay désirait conserver l'entreprise familiale, ce qui fut refusé par la direction américaine. Celle-ci justifia sa décision par le fait que la nouvelle direction de l'IMM, composée d'hommes plus jeunes qui avaient servi sous les ordres d'Ismay, continuerait à le considérer comme un supérieur hiérarchique s'il gardait sa compagnie¹⁷⁰.

De fait, Ismay fut remplacé dans un premier temps par Harold Sanderson, également britannique, qui l'avait longtemps secondé. La politique de l'IMM ne varia donc pas dans un premier temps, la White Star œuvrant à mettre en service son troisième paquebot géant, le *Britannic*, tout en réfléchissant à une solution de

¹⁶⁷ BIR, p. 40.

¹⁶⁸ LORD, W., *A Night to Remember*, New York, Holt, 1955. Traduit sous le titre *La Nuit du Titanic*, cet ouvrage fruit de plusieurs années de travail et de rencontres avec plusieurs rescapés resta longtemps une base sur le naufrage, bien qu'il soit désormais assez dépassé, de nombreux autres éléments ayant été mis en lumière, dont Lord ne pouvait disposer aussi facilement à l'époque.

¹⁶⁹ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 119.

¹⁷⁰ OLDHAM, W.J., *op. cit.*, chapitre 16.

remplacement pour le *Titanic*¹⁷¹. La Première Guerre mondiale, dont on aura ici l'occasion d'étudier les conséquences pour la White Star Line comme pour les autres compagnies, vint fortement modifier l'exploitation de la ligne. Surtout, à son issue, Sanderson fut remplacé en 1919 par Phillip Franklin, qui était jusque-là vice-président américain¹⁷².

L'IMM passait de fait entre des mains totalement américaines, à un moment de plus en plus critique de son histoire. Comme on l'a déjà vu, le pari initial de J.P. Morgan était perdu, la mise de départ élevée, le retour sur investissement absent. Qui plus est, les subventions américaines attendues ne venaient pas, et la situation était compliquée par les multiples pavillons. Pour Franklin, la solution était de faire machine arrière en se séparant des investissements non-américains, en premier lieu desquels l'encombrante et coûteuse White Star Line, qui pourrait être vendue à bon prix.

Dans son histoire de la White Star Line, Roy Anderson mentionna une proposition très généreuse de 27 000 000 de livres pour l'intégralité du tonnage britannique de l'IMM, émanant de Lord Pirrie, toujours à la tête des chantiers Harland & Wolff, et d'Owen Phillips¹⁷³, magnat britannique de la marine à la tête de la Royal Mail Steam Packet Company ; mais Woodrow Wilson, président des États-Unis, opposa son veto à la vente. De son côté, le *Board of Trade* britannique imposait aux actionnaires de l'Oceanic Steam Navigation Company (nom officiel de la White Star) de garder la compagnie sous contrôle britannique¹⁷⁴. Malheureusement, les recherches menées ici n'ont pu mettre en lumière de document éclaircissant ou étayant les découvertes d'Anderson, déjà datées. Il n'en reste pas moins qu'en 1919, la White Star Line était, réellement, un boulet gênant pour l'International Mercantile Marine Company, désireuse de se recentrer sur l'exploitation de tonnage américain.

La situation de la White Star dans les années 1920 témoigne de la teneur de ces dernières années de relation avec une IMM de plus en plus réticente. Plus que jamais auparavant, les navires circulèrent entre les compagnies. Ainsi, l'*Arabic*, originellement

¹⁷¹ Ces solutions, toutes avortées très tôt, ont été en partie examinées dans CHRINSIDE, M, *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 353-354.

¹⁷² ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 135.

¹⁷³ Que l'on retrouvera ultérieurement sous le titre de Lord Kylsant.

¹⁷⁴ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 135.

Berlin allemand récupéré en dommages de guerre, fut transféré à la Red Star Line par le biais de contrats d'affrètement au bout de six ans, en 1926¹⁷⁵. Plus symbolique encore, le *Haverford* de l'American Line fut transféré en 1921 à la White Star avec la ligne de Philadelphie (qu'il desservait alors). Sans même avoir été renommé selon les nomenclatures en *-ic* de la compagnie, il fut retourné à sa compagnie d'origine dès l'année suivante et alterna le service pour les deux entreprises jusqu'à son retrait en 1924¹⁷⁶.

Le cas du *Manitou*, de l'Atlantic Transport Line, est également symptomatique : transféré après-guerre à la Red Star Line qui le renomma *Poland*, il fut vite cédé à la White Star qui l'affecta à un éphémère service entre l'Allemagne et le Canada en 1922. Au bout de trois rotations, il fut retiré du service jusqu'à sa démolition, en 1925¹⁷⁷. On peut enfin brièvement citer le *Pittsburgh*, construit pour l'American Line mais mis en service pour la White Star Line en 1922, et cédé dès 1925 à la Red Star Line qui en fit le *Pennland*¹⁷⁸, tandis qu'un navire quasi-similaire, le *Regina*, passa, comme cela a déjà été dit, de la Dominion à la White Star avant de parvenir à la Red Star sous le nom de *Westernland*. L'IMM se retrouvait donc dans une situation où les navires étaient nombreux, parfois trop, et circulaient à un rythme effréné entre les compagnies pour, souvent, finir par connaître un sous-usage.

Aucun navire n'illustre mieux la situation ambiguë de la White Star Line que le deuxième *Laurentic*, mis en service en 1927. Son origine même est obscure : il est l'un des deux seuls navires mis en service après avoir été spécifiquement commandés pour la White Star Line dans les années 1920, avec le *Doric*, tous deux destinés à la ligne canadienne. Si le *Doric* est entré en service en 1923, le numéro de coque du *Laurentic* au sein des chantiers Harland & Wolff laisse supposer que le navire a été commandé avant, et que sa construction aurait donc duré un temps particulièrement long, sans que cela puisse être expliqué¹⁷⁹. Mais un autre point illustre surtout le caractère critique de la situation : le *Laurentic* (II) est le seul navire de la White Star Line à ne pas

¹⁷⁵ HAWS, D., *White Star Line, op. cit.*, p. 88.

¹⁷⁶ *Idem*, p. 95.

¹⁷⁷ KINGHORN, J., *op. cit.*, p. 191.

¹⁷⁸ HAWS, D., *White Star Line, op. cit.*, p. 91.

¹⁷⁹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 217.

avoir été construit selon la règle du « *cost plus* », expliquée ainsi par Bruce Ismay durant l'enquête sur le *Titanic* :

« Nous n'avons jamais fait construire de navire par Messrs. Harland & Wolff sous contrat, du tout. Ils ont carte blanche pour construire le navire et y mettre le meilleur, et après qu'ils y ont dépensé tout l'argent qu'ils pouvaient, ils ajoutent leur commission au prix brut du navire, et nous les payons. [...] Messrs. Harland & Wolff préparent les plans. Ensuite, ils sont soumis à notre approbation, aux directeurs de la White Star Line ou à l'administrateur de la White Star Line. Ils sont soigneusement examinés avec des représentants des chantiers. Ils tentent de faire des suggestions pour améliorer ces plans. Ils sont ensuite remportés et totalement refaits, puis sont soumis, j'aurais bien de la peine à dire combien de fois. Vous voyez, quand vous construisez un navire vous devez commencer à le construire probablement cinq à six ans avant l'année où vous le voulez¹⁸⁰. »

Les relations très étroites entretenues depuis les origines entre la compagnie et les chantiers permettaient ce genre de procédé nécessitant une grande confiance. En retour, la White Star Line était certaine d'avoir les meilleurs navires possibles répondant à leurs attentes. Dans le cas du *Laurentic* (II), néanmoins, il fut au contraire décidé de ne pas faire de dépense inutile, et le prix fut fixé à l'avance par Phillip Franklin, désireux d'économiser au maximum sur le navire. Concrètement, le *Laurentic* fut un navire bâclé : ses mâts, trop hauts pour franchir les ponts surplombant le Saint-Laurent qu'il devait desservir durent être coupés ; il était propulsé au charbon à une époque où tous les navires de la compagnie fonctionnaient au mazout¹⁸¹ ... S'il fut, à tous points de vue, un navire très secondaire dans l'histoire de la compagnie, ce *Laurentic* de 1927 illustre parfaitement la façon dont, dans les années 1920, l'International Mercantile Marine Company considérait la White Star Line comme une nuisance. De fait, comme on le verra ultérieurement, 1927 fut l'année du retour de la compagnie entre des mains britanniques¹⁸².

Quant à l'IMM, elle continua à tout faire pour se concentrer sur ses intérêts américains, détruisant peu à peu la Red Star Line¹⁸³ pour finalement être englobée,

¹⁸⁰ USI, p. 945-946.

¹⁸¹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 216.

¹⁸² Voir 1.231.

¹⁸³ FINCH, V.E.W., op. cit., p. 94-95.

durant la Seconde Guerre mondiale, par les United States Lines qui en sortirent plus puissantes.

L'étude de la marine américaine sort néanmoins du cadre de ce travail, qui ne concerne plus l'IMM à partir de 1927 : pour la White Star Line, l'heure de la crise approchait, mais il faut, avant d'évoquer la crise et sa résolution au Royaume-Uni, s'attarder sur l'exemple français.

1.22 Terminer le *Normandie* ? La France et la Transat face à la crise.

Durant les années 1920, la Compagnie générale transatlantique s'était considérablement consolidée, profitant notamment de la faiblesse relative de la White Star Line, mais surtout de la Prohibition, qui rendait ses navires particulièrement accueillants au public américain. Plus encore, son navire amiral mis en service en 1927, l'*Île-de-France*, lui permit de placer bien plus haut le confort proposé aux passagers, en comparaison des navires britanniques vieillissants. À la fin des années 1920, alors que la compagnie commençait à travailler sur le « T.6. », nouveau navire demandé par la convention postale, l'avenir s'annonçait bien.

De fait, la crise n'en fut que plus difficile et saisit fortement les administrateurs de l'entreprise, totalement incapables de comprendre ce qui leur arrivait. La construction était trop avancée pour être interrompue sans un gaspillage massif d'argent. L'État était également confronté au problème : ce navire avait été mis en construction à sa demande, et un chômage massif dans la région de Saint-Nazaire en cas d'arrêt de la construction aurait des conséquences dramatiques.

C'est ainsi que la Compagnie générale transatlantique fut totalement réorganisée par l'État au cours des années 1932-1933. Il conviendra de revenir sur les dispositions prises, mais également plus largement sur la manière dont le *Normandie* devint alors le symbole de la relance économique. D'autre part, cette aide de l'État pour un tel projet n'alla pas sans critiques, et il s'agira d'évoquer sa perception, et la manière dont l'entreprise fit accepter le bien-fondé de la construction d'un paquebot de grand luxe en pleine période de crise.

1.221 Un navire désiré par l'État mais menacé par la crise

Cela a déjà été évoqué précédemment dans la partie consacrée aux conventions postales : la construction du *Normandie* était, à l'origine, la réponse à une demande de l'État. La convention de 1913, on l'a vu, imposait la construction d'un total de quatre navires, devant à l'origine être mis en service successivement en 1916, 1921, 1926 et 1931¹⁸⁴. Ce programme ne put être mis à exécution du fait de la Première Guerre mondiale qui entrava durablement la construction des navires. Le *Paris*, prévu pour 1916, n'entra en service que cinq ans plus tard, et la compagnie obtint un avenant à la convention permettant de repousser la sortie des navires suivants : l'*Île-de-France* entra en service en 1927.

La compagnie connaissait alors une période de grande prospérité sous la direction de son président, John Dal Piaz, à sa tête de 1920 à sa mort prématurée en 1928¹⁸⁵. Pur produit de la compagnie, entré jeune au service d'Eugène Pereire, Dal Piaz reste en effet associé à une période de grande prospérité pour la compagnie dont les navires de prestige qui formaient son trio de tête (*France*, *Paris* et *Île-de-France*) lui apportaient un succès dépassant de loin celui qu'elle rencontrait avant-guerre. De fait, avant même la mort de Dal Piaz, les projets pour planifier le navire suivant étaient à l'étude. Très vite apparut l'idée d'en faire un « super *Île-de-France* », arborant le confort de ce paquebot très prisé, mais se révélant plus rapide, et donc plus vaste¹⁸⁶. Ce projet ambitieux nécessitait un délai supplémentaire, comme l'indiqua le conseil d'administration en 1929 :

« Ainsi que vous le savez nous devons, aux termes de notre convention avec l'État, mettre en service en 1932 sur la ligne Havre-New York un nouveau grand paquebot. Les études que nous poursuivons à cet effet depuis plusieurs mois nous ont amenés à constater [...] des difficultés qui ne peuvent être résolues que par d'importants travaux, dont les uns sont déjà en cours d'exécution, et les autres en projet. Aussi avons-nous dû, d'accord avec le Gouvernement, remettre à 1933 la date d'entrée en ligne de cette unité nouvelle, appelée à nous rendre les plus grands services, et pour laquelle nous

¹⁸⁴ 1997 004 6055 (AFL).

¹⁸⁵ Pour une brève biographie de Dal Piaz, voir 1999 084 0002 (AFL).

¹⁸⁶ La question du lien entre taille et vitesse sera évoquée en 2.2, en particulier à travers l'exemple du *Normandie*.

pouvons légitimement espérer un succès au moins égal à celui de notre paquebot *Île-de-France*¹⁸⁷. »

Ces plans nécessitèrent de nombreuses études avant la mise en construction : l'objectif était désormais de construire le premier navire de plus de 30 nœuds au monde, projet qui était également celui de la White Star et de la Cunard Line, comme on le verra par la suite, et la tâche était technologiquement ardue. Notamment, la question de l'étude de la forme de la coque suscita de nombreuses questions qui furent finalement résolues par l'architecte Vladimir Yourkevitch, dont le rôle sera détaillé au chapitre suivant¹⁸⁸.

Ceci explique que, lorsque la construction fut finalement lancée en 1930, le conseil annonça avoir négocié un nouveau délai :

« Notre Compagnie a négocié et signé avec le Ministre de la Marine Marchande un nouvel avenant aux termes duquel les fonds nécessaires à la construction de cette unité sont procurés pour la plus grande partie et à un taux d'intérêt réduit, par des avances d'un organisme officiel. Nous avons en conséquence, à la fin de l'année 1930, commandé à la Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire, un paquebot dont la construction a été commencée à la fin de janvier dernier, et qui doit entrer en service en 1934¹⁸⁹. »

Entre temps, la situation avait pourtant évolué, une crise économique sans précédent ayant éclaté. Lorsque la construction du futur *Normandie* fut lancée, la White Star Line avait déjà dû abandonner son projet similaire d'*Oceanic* (troisième du nom). La situation de la compagnie britannique, détaillée ultérieurement, expliquait en partie ce retrait. Mais, pour sa part, le paquebot français fut mis en construction alors que la crise était déjà bien engagée, car la direction française peinait à en saisir l'importance. Voici ainsi quels étaient les propos, confondants d'optimisme, que tenait le conseil d'administration le 7 juillet 1930 :

« La crise économique qui sévit à l'heure actuelle dans le monde entier est trop évidente, ses causes trop connues de tous pour qu'il nous semble nécessaire d'en faire devant vous une longue analyse. [...] Sans doute notre

¹⁸⁷ Rapport du CA à l'AG de 1929, 1997 004 5210 (AFL).

¹⁸⁸ Voir 1997 004 10146 (AFL) pour le « Brevet Yourkevitch, texte technique détaillant cette problématique. Le sujet sera abordé plus en profondeur en 2.1.

¹⁸⁹ Rapport du CA à l'AG de 1931, 1997 004 5210 (AFL).

pays [...] a pu échapper jusqu'à présent [...] aux effets de cette crise générale ; cette situation privilégiée ne peut toutefois avoir de répercussion appréciable sur le résultat de notre exploitation, presque exclusivement tributaire du commerce international. Mais si [...] notre devoir était de ne point dissimuler les effets d'une crise à laquelle nous avons [...] payé notre tribut, il ne s'ensuit pas que nous devons faire montre de pessimisme pour les perspectives de l'avenir. En effet, grâce à ses importantes réserves que nous vous demandons encore d'accroître cette année, grâce aux efforts accomplis avec votre accord pour le renouvellement de sa flotte, notre Compagnie se trouve aujourd'hui dans une situation des plus favorables pour profiter d'une reprise qui ne peut manquer de se produire¹⁹⁰. »

À en croire ce rapport, le plus dur de cette crise semblait passé, et la France semblait devoir être épargnée, bien que l'activité internationale de la compagnie la plaçât dans une situation difficile. L'heure semblait être à la reprise rapide, et on peine encore, à la lecture des rapports, à différencier cette crise des nombreuses précédentes qui émaillaient, au moins deux fois par décennie, les précédents comptes-rendus. Des crises, la compagnie en avait traversé de nombreuses au cours de son histoire et celle-ci ne semblait pas revêtir, encore, de caractère exceptionnel.

De surcroît, la compagnie s'affairait alors à un grand programme de renouvellement. En 1930, le *Lafayette*, « *cabin-ship* » de grande qualité¹⁹¹ était mis en service, de même que plusieurs paquebots mixtes et cargos sur des lignes secondaires. Ces programmes étaient parfois ambitieux : en 1930, le conseil annonçait également la commande aux chantiers Harland & Wolff d'une série de six petits cargos devant être livrés avant la fin de 1931, et l'arrivée prochaine du *Colombie*, paquebot moderne pour la ligne de l'Amérique centrale¹⁹². Du reste, ces programmes ne cessèrent pas : dans les temps qui suivirent fut également commandé le *Champlain*, finalement mis en service en 1932, imposant « *cabin ship* » destiné à une classe moyenne supérieure en plein essor. L'année suivante, néanmoins, la crise n'était pas passée :

¹⁹⁰ Rapport du CA à l'AG de 1930, 1997 004 5210 (AFL).

¹⁹¹ Sur le concept de « *cabin-ship* », voir en particulier la partie 3.23, ainsi que DE KERBRECH, R. et WILLIAMS, D.L., *Cabin Class Rivals*, *op. cit.*

¹⁹² Rapport du CA à l'AG de 1930, 1997 004 5210 (AFL).

« La crise économique, dont nous vous signalions l'an dernier les effets désastreux sur notre industrie, paraissait un peu atténuée lors de notre dernière réunion [...] : la confiance, voire même l'optimisme pour un prochain avenir, ne cessait de se manifester dans tous les renseignements que nous recevions des États-Unis d'Amérique. Déjouant ces prévisions, une nouvelle bourrasque, plus violente que la première, s'est déchaînée au cours du second semestre de l'année dernière [...]. Cette situation catastrophique s'est encore aggravée au cours du premier semestre de l'année courante. [...] La restriction des échanges de marchandises, la diminution du nombre de passagers – surtout en première classe – ont été la conséquence naturelle de cette situation mondiale, et se sont fait particulièrement sentir sur nos lignes de l'Amérique du Nord, d'où votre Compagnie tire depuis de longues années la plus grande part de ses profits. Toutes les Compagnies de navigation du monde ont d'ailleurs ressenti les effets de cette crise : plusieurs d'entre elles, et non des moindres, se sont trouvées dans une situation critique ; certaines ont dû recourir à leurs gouvernements respectifs¹⁹³. »

Pour la compagnie, la priorité était de limiter au maximum les dépenses d'exploitation en réduisant le nombre de navires en service. Le nombre de passagers étant en diminution constante, réduire le nombre de voyages, notamment pour les paquebots les plus anciens et coûteux, était une nécessité vitale. Mais les contrats postaux avec l'État obligeaient la compagnie à maintenir un service complet sur plusieurs lignes, bien plus coûteux de raison. Malgré cela, un grand programme d'économies fut entrepris.

Les constructions, pour leur part, ne s'arrêtaient pas : le *Normandie* n'était pas compromis en 1931 et sa gigantesque coque était en cours de mise en place dans les chantiers de Penhoët, donnant du travail à plusieurs milliers d'ouvriers. De même, le *Champlain* restait au programme. En effet, en période de crise, les nouveaux navires étaient une réelle bouée de sauvetage, leur caractère inédit attirant à eux une clientèle renouvelée et importante. Tant que la compagnie en aurait les moyens, la construction se poursuivrait.

¹⁹³ Rapport du CA à l'AG de 1931, 1997 004 5210 (AFL).

Mais la crise n'était pas achevée, la situation empirait, menaçant directement la survie de la compagnie. En août 1932, le conseil d'administration détaillait le dilemme face auquel il se trouvait :

« Vous ne manquerez pas, comme nous l'avons fait nous-mêmes, de vous poser la question : la construction de ce grand paquebot doit-elle à l'heure actuelle être continuée ? [...] Notre Compagnie a commandé cette unité à la suite d'une mise en demeure du 17 mai 1930 du Gouvernement [...]. L'importance des crédits nécessaires à la construction, les risques de déficit encourus par notre exploitation [...] ont provoqué des négociations particulières avec le Gouvernement. Cependant, le financement de la construction (plus de 400 millions sont à l'heure actuelle dépensés) a été assuré jusqu'ici avec la garantie de l'État. [...]

La situation de nos concurrents conduit à penser que la mise en service du « Super *Île-de-France* » répondra à une nécessité [...]. La Cunard Line a mis en chantier un grand paquebot dont les caractéristiques sont très voisines de notre [...]. La liste des paquebots des lignes de New-York montre un grand nombre d'unités déjà anciennes ; la plupart sont de construction antérieure à la guerre et seront hors service à peu près au même moment dans 3 ou 4 ans. Si, à cette époque, le courant des passagers entre l'Europe et les États-Unis s'est rétabli, notre grande unité à rotation rapide est assurée d'en avoir une très belle part, et le Pays pourra apprécier la justesse des vues du Gouvernement français¹⁹⁴. »

L'argumentation ici développée relevait du bon sens : lorsque le *Normandie* entrerait en service, le *Paris* serait âgé de 15 ans déjà, et la clientèle s'en détournerait. Quant au *France*, de 1912, il avait trop perdu l'affection du public et était désarmé. Les flottes britanniques étaient tout aussi mal loties : l'*Olympic*, le *Mauretania*, l'*Aquitania* et le *Berengaria* dataient tous d'avant-guerre, le *Majesic* et l'*Homeric* commençaient également à dater. La compagnie qui serait capable de mettre en service des navires récents attirerait la plus grande part d'une clientèle désormais réduite.

L'État avait par ailleurs des intérêts qui dépassaient de loin le simple respect de la convention postale : c'est lui qui avait demandé le navire, et si celui-ci voyait sa construction interrompue, il serait en bonne part responsable d'un fiasco qui jetterait

¹⁹⁴ Rapport du CA à l'AG de 1932, 1997 004 5210 (AFL).

dans la misère la région de Saint-Nazaire. Désormais quelle que soit la situation de la compagnie, il était nécessaire que le navire vît le jour. Pour s'en assurer, l'État prit, de fait, le contrôle de la Compagnie générale transatlantique.

1.222 Une reprise en main étatique dont la portée dépassa la marine

Le rapport du conseil d'administration de 1932 témoigne de manière indéniable d'un début de reprise en main, dès sa page introductive. Le conseil était en effet totalement réformé cette année-là, et l'assemblée générale était d'ailleurs présentée comme « ordinaire convoquée extraordinairement ». L'industriel André Homberg, éphémère président de 1928 à 1931, était remplacé pour un an par Raoul Dautry – seulement vice-président, président par interim *de facto* – déjà chargé à l'époque de l'administration des chemins de fer de l'État. À ses côtés, le conseil était fortement réduit en nombre, passant de seize membres à six, président non compris. Restait principalement de l'ancien conseil le vice-président René Fould, également directeur des Chantiers et Ateliers de Penhoët, à l'origine fondés par la compagnie bien qu'ils soient, depuis 1901, une entreprise séparée.

Mais le nouvel acteur important était Henri Cangardel, désormais administrateur-directeur général en lien étroit avec l'État. Sur son arrivée dans ce contexte tendu, Cangardel raconta dans ses mémoires :

« C'est alors que l'État prit en mains la responsabilité de la Compagnie. La décision intervint au mois de juin 1931. Je fus nommé le 3 août 1931 administrateur-directeur général. M. René Fould resta vice-président et M. Raoul Dautry fut nommé vice-président. [...] Le Président n'était pas désigné mais M. Germain-Martin, ancien ministre des Finances, en assumait provisoirement la charge. Je n'insisterai pas sur les difficultés qui attendaient le nouveau Conseil et celui qui assumait la charge de l'Administration¹⁹⁵. »

Cette refonte du conseil d'administration à l'été 1931 s'accompagna d'un grand programme d'étude de la compagnie afin de favoriser son rétablissement :

« Notre premier but a été de maintenir l'intégralité du domaine de la Compagnie, afin de ne pas compromettre l'avenir. Les difficultés de trésorerie

¹⁹⁵ CANGARDEL, H., *De Colbert à Normandie, Études et souvenirs maritimes*, Nouvelles Éditions Latines, Paris, 1957, p. 253.

amènent souvent les sociétés à consentir hâtivement des aliénations d'actif et des abandons de service qu'elles regrettent lors des reprises de prospérité. Aussi nous sommes nous efforcés [...] de maintenir le pavillon transatlantique où il flottait, en nous réservant de procéder en 1932 et 1933 aux réductions de services et de trafic, comme aux liquidations de filiales, qu'une étude approfondie rendrait inévitables. [...] La recherche des économies sur tous les chapitres de dépenses a été [...] notre second objectif [...]. Enfin, nous avons annoncé l'intensification de notre activité commerciale car il importe d'augmenter les recettes et nous avons déjà la satisfaction d'enregistrer quelques bons résultats¹⁹⁶. »

Les recettes de l'époque étaient en effet en chute libre : la compagnie était passée de 980 723 513 francs en 1929 à 712 626 472 francs en 1931 en termes de recettes brutes. Le rapport indiquait également que le « plus grand concurrent britannique » (la Cunard, donc) connaissait un même fléchissement, étant passée de recettes brutes estimées à 1 168 963 656 francs en 1929 à 648 902 065 francs en 1931. Dans ce contexte, il fut vite nécessaire de réduire le nombre de navires en service : au 1^{er} janvier 1932, 38 navires étaient désarmés. Au moment de l'assemblée générale, durant l'été, ils étaient 49 sur une flotte de 92 unités¹⁹⁷. À la fin de l'année, la démarche était poussée plus loin encore avec le retrait du *France*, qui n'avait servi que vingt ans, puis, l'année suivante, du *Rochambeau*. Ces retraits, au départ pensés comme temporaires, furent souvent définitifs et une bonne partie de ces navires finirent vendus, généralement à des entreprises de démolition, les ferrailleurs offrant des prix particulièrement intéressants pour des compagnies en difficulté.

Le nouveau conseil d'administration ferma également plusieurs services déficitaires : une ligne de cargos desservant Philadelphie et Baltimore, un navire école destiné à former des officiers, alors trop nombreux, la ligne transatlantique au départ de Bordeaux, trop peu rentable, et une ligne entre Le Havre et la Pologne qui n'avait plus d'utilité¹⁹⁸. En revanche, si le nombre de traversées fut réduit sur la ligne de New York, du fait de la baisse du trafic, la compagnie tenta d'y conserver une position favorable :

¹⁹⁶ Rapport du CA à l'AG de 1932, 1997 004 5210 (AFL).

¹⁹⁷ *Idem*.

¹⁹⁸ *Idem*.

« La Compagnie générale transatlantique a transporté, en 1931, 16,02 % des passagers de 1^{ère} classe et 15,89 % des passagers de cabine, contre 16,84 % et 11,65 % en 1930. Nous pouvons ajouter que, malgré les difficultés de votre Société qui ont impressionné défavorablement la clientèle pendant quelques mois, nous avons pu faire un véritable rétablissement, et, grâce à l'effort de nos agences et en particulier de celle de New-York, transporter du 1^{er} mai 1932 au 30 juin 1932 20,04 % des passagers de 1^{ère} classe¹⁹⁹. »

La compagnie s'engagea par ailleurs dans une politique de croisière pour rentabiliser certains navires comme le *Paris*, trop vieux pour être totalement rentables pendant les périodes creuses, et trop récents pour être simplement retirés du service²⁰⁰. De façon générale, donc, l'activité de la compagnie en 1931/1932 fut centrée sur un assainissement total de ses finances, en partenariat avec l'État qui, en échange, apporterait sa contribution à la pérennité de l'entreprise. En effet, la question du *Normandie* restait en suspens, comme l'expliqua Henri Cangardel :

« J'étais, avant le mois de juillet 1931, ignorant des plans du paquebot qui s'appela Normandie. Je n'avais en rien participé à leur étude et j'appréhendais beaucoup, avec M. Germain-Martin, la gravité des déficits que sa mise en service pourrait provoquer. [...] Mais la construction du paquebot étant commencée, les commandes des machines en cours d'exécution, la nouvelle direction en accord avec l'État maintint les ordres donnés²⁰¹. »

De son côté, l'administrateur-directeur général travaillait à un vaste projet de réorganisation, détaillé dans un imposant dossier daté d'avril 1932²⁰². Il y condamnait notamment le système de subventions forfaitaires, qui, selon lui, forçait la compagnie à transporter le courrier gratuitement, les primes dépendant qui plus est de ses bénéfices, ce qui la plaçait dans une situation difficile : un déficit ruinerait le crédit qui lui serait accordé, mais des bénéfices trop élevés lui feraient perdre sa subvention... Cangardel préférait donc l'adoption d'un système réellement contractuel²⁰³. Il concluait ainsi :

¹⁹⁹ *Idem.*

²⁰⁰ Sur le rôle des croisières en temps de crise, voir 3.32.

²⁰¹ CANGARDEL, H., *op. cit.*, p. 253-258.

²⁰² 1997 004 6041 (AFL).

²⁰³ *Idem.*

« Le service de la ligne essentielle de la Compagnie Le Havre/New-York est assuré par deux séries de navires :

1) Les grands paquebots : *France, Paris, Île-de-France*, de 21 à 22 nœuds, auxquels s'ajoutera, en 1934 ou 1935, le *Super-Île-de-France* (T-6), 26 nœuds²⁰⁴.

2) Les navires dits à classe unique ou « *cabin-ships* » de 16 ou 17 nœuds, *Rochambeau, De Grasse, Lafayette* et, d'ici quelques mois, *Champlain*, ce dernier de vitesse plus grande.

La convention de 1912 [...] nécessite une refonte complète ; il suffit d'indiquer qu'elle ignore les deux catégories de paquebots affectés à la ligne. Les avenants de juillet et septembre 1930 et celui de novembre 1931, tous trois non votés par le Parlement, n'apportent que des modifications de détail [...]. De plus, par le jeu même du compte de révision, la subvention allouée ne correspond ni à l'importance du service, ni à l'appui que reçoivent nos concurrents étrangers²⁰⁵. »

Long d'une centaine de pages, le rapport de Cangardel s'achevait sur une note optimiste, considérant que l'aide adaptée de l'État, la conciliation des créanciers et une reprise en main de l'entreprise éliminant les services non-rentables pourrait remettre celle-ci à flot.

En 1933, le rapport du conseil d'administration témoigna de cette prise en charge par l'État :

« Nous avons poursuivi, au cours de l'exercice, nos négociations avec l'État pour aboutir à l'assainissement de notre bilan et à la rédaction d'une Convention relative à l'exploitation de nos services d'intérêt général. [...] Une loi du 9 avril 1932 a accordé à la Compagnie la garantie de l'État pour un emprunt de 68 748 000 francs, au moyen duquel a pu être réglée une partie importante du prix de construction du *Champlain*. La loi du 3 mars 1932 a, par ailleurs, mis à la disposition du Ministre de la Marine Marchande, un crédit de 110 millions pour assurer, au moyen d'avances, l'exploitation des services de la compagnie. [...] En fait, nous tenons à le souligner, le crédit de 110 millions qui avait été voté par le Parlement pour faire face aux besoins d'un semestre,

²⁰⁴ Les vitesses des navires sont (volontairement ?) sous-estimées de plusieurs nœuds.

²⁰⁵ *Idem*

n'avait, au 31 décembre 1932, c'est-à-dire au bout d'un an, été utilisé que jusqu'à concurrence de 53 991 631,16 francs. Ce résultat n'a pu être obtenu que grâce à la réalisation d'économies sévères sur l'ensemble de notre exploitation²⁰⁶. »

Un intense programme de réduction des services inutiles et des dépenses avait permis d'économiser, en 1932, plus de cent millions de francs sans pour autant nuire à la réputation de l'entreprise. Parmi les mesures prises, le total de navires obsolètes mis plus ou moins définitivement au repos atteignait à la fin de l'année 52 unités, tandis que les paquebots laissés en service étaient, pour ceux qui ne l'avaient pas déjà été, convertis au mazout, plus économique. La crise se poursuivait néanmoins, avec une constante diminution des passagers sur la ligne de New York, malgré tout amortie par l'entrée en ligne du très populaire *Champlain*²⁰⁷. Du reste, la problématique de la convention postale soulevée par Cangardel était tout juste résolue :

« En ce qui concerne le réseau de New-York, une subvention qui représente moins de 5 % de ses recettes commerciales constitue évidemment, dans les circonstances présentes, une compensation insuffisante aux lourdes obligations qu'impose à notre Compagnie le cahier des charges de la convention de 1912. Tel a bien été l'avis du Parlement qui a approuvé, lors du vote de la loi du 20 juillet 1933, le texte d'une nouvelle convention qui s'applique à l'ensemble des services concédés et prévoit une subvention totale variant de 50 à 150 millions de francs²⁰⁸. »

Par ailleurs, le conseil accueillait discrètement son nouveau président, le gouverneur général Marcel Olivier. Ayant officié comme gouverneur général de Madagascar dans les années 1920, puis ayant participé à la préparation de l'Exposition coloniale de 1931, Olivier n'avait aucun rapport avec la marine, mais disposait en revanche d'un très important réseau de relations²⁰⁹. Olivier ne devait pas officier comme gestionnaire, rôle dévolu à Cangardel ; il devait en revanche compléter ce dernier en offrant à la compagnie un visage affable et de nombreux contacts susceptibles de l'aider à sortir de la crise.

²⁰⁶ Rapport du CA à l'AG de 1933, 1997 004 5210 (AFL).

²⁰⁷ *Idem.*

²⁰⁸ *Idem.*

²⁰⁹ Pour quelques documents présentant Olivier, voir la cote 1997 004 5928 (AFL) contenant plusieurs hommages posthumes.



Henri Cangardel, administrateur-directeur général de la Compagnie dans les années 1930 puis président durant l'Occupation, fut chargé de sa réorganisation durant la crise.

(Portrait publié en 1935 dans *The Shipbuilder and Marine Engineer*)

L'année 1932 était, justement, marquée par une grande opération de communication entourant, en octobre 1932, le lancement du *Normandie*. Ce genre de cérémonie a souvent été l'occasion d'une importante mise en scène, et le lancement du plus gros paquebot jamais construit ne pouvait faire exception, même si le climat de crise impliquait de rester raisonnable dans le caractère fastueux des festivités. Les chantiers firent de leur mieux pour organiser une cérémonie, sans savoir, jusqu'à la dernière minute, quels seraient les officiels présents, en particulier en ce qui concernait le Président Albert Lebrun dont l'épouse, Marguerite, fut finalement la marraine du navire. Tout fut minutieusement préparé, jusqu'à la réquisition de l'*Île-de-France* comme lieu de projection cinématographique destiné aux épouses des officiels qui seraient occupés au banquet suivant la cérémonie²¹⁰... Un important plan

²¹⁰ 1997 004 3191 (AFL).

médiatique fut développé, auquel appartinrent également les nombreuses brochures déjà mentionnées, vantant la taille du navire, et la Paramount alla jusqu'à demander à survoler la coque du navire tout en la filmant, ce qui fut catégoriquement refusé par les chantiers²¹¹. De même, un train présidentiel fut affrété, la compagnie allant jusqu'à trier sur le volet serveurs et agents de sécurité. Du reste, des voyages touristiques furent également proposés à ceux qui désiraient venir de Paris assister au lancement, puis visiter la Bretagne²¹².

L'événement fut ainsi l'occasion d'une visite officielle des chantiers par le Président, entouré de députés et hauts fonctionnaires locaux²¹³ ; après quoi survinrent des discours de René Fould, Marcel Olivier, du Ministre de la Marine Marchande et du Président²¹⁴. La journée fut donc un succès, coûteux pour la compagnie qui dut verser aux chantiers la somme totale de 939 627,12 francs qu'avait coûtée l'organisation de l'événement²¹⁵. Bien que prouesse technique, le lancement ne suffit pas à conquérir l'approbation du public, comme on le verra bientôt.

Pour autant, la compagnie restait à réorganiser, ce qui fut totalement entrepris en 1933. L'année suivante, le conseil d'administration affichait un visage différent : Olivier et Cangardel en restaient les hommes forts, tandis que Dautry, et surtout René Fould, le quittaient. Le nouveau statut de la compagnie impliquait en effet de couper les liens étroits qui la liaient aux chantiers, notamment en cessant de s'échanger des administrateurs. Le rapport de 1934 s'inaugura comme suit :

« La réorganisation financière que les difficultés traversées par notre Société avaient rendue indispensable et dont l'État faisait la condition de son concours a été réalisée. Autorisée par les lois du 20 juillet 1933, préparée par M. Germain-Martin, assisté de M. Georges Ripert, qui ont bien voulu apporter à la Compagnie le concours de leur haute autorité et de leur grande expérience, acceptée par les créanciers et par l'Assemblée des obligataires du 14 septembre 1933, cette réorganisation financière a reçu votre approbation dans les Assemblées extraordinaires des 18 septembre et 20 octobre 1933. [...]

²¹¹ 1997 004 6283 (AFL) pour les échanges de correspondance relatifs à la préparation du lancement.

²¹² 1997 004 10178 (AFL).

²¹³ Visite dont les détails, hautement millimétrés, sont présentés en cote 1999 004 0913 (AFL).

²¹⁴ 1999 004 0928 (AFL).

²¹⁵ 1997 004 6277 (AFL).

Le nouveau statut dont votre compagnie a été dotée lui permettra, avec le concours de l'État et sous son contrôle, de conserver la place prépondérante qu'elle occupe depuis 70 ans dans l'armement international²¹⁶. »

De fait, l'État s'impliquait beaucoup plus dans la gestion de la compagnie, devenue société d'économie mixte, en faisant couper les dépenses inutiles (les traversées furent encore réduites en 1933) tout en augmentant radicalement la subvention (passée de 5 millions en 1930 à une subvention annuelle pouvant aller de 50 à 150 millions selon les résultats). Ce moyen permettait ainsi de renflouer discrètement les caisses de la compagnie.

La subvention était-elle désormais disproportionnée ? Pas forcément, car le prix de construction des navires avait fortement augmenté : alors qu'un navire pouvait coûter trois millions de francs au début de la convention, l'*Île-de-France* en avait coûté 200. Ainsi, pour Marcel Olivier : « si le rapport entre la subvention et le prix des navires était resté constant, nous bénéficierions de plusieurs centaines de millions et tous les actionnaires auraient aujourd'hui le sourire²¹⁷ ! »

Ainsi, l'année 1934 marqua un coup d'arrêt dans la spirale qui entraînait la compagnie vers la faillite :

« Votre Compagnie, dotée par les lois du 20 juillet 1933 d'un statut légal, a poursuivi la réalisation du programme qui doit assurer l'équilibre de son exploitation : compression des dépenses ; recherche, sur toutes les lignes, des reprises de trafic susceptibles de provoquer une augmentation des recettes. Nous avons heureusement progressé dans cette voie. Malgré les économies réalisées depuis trois ans, les principaux chapitres de dépenses ont encore subi de nouvelles diminutions. Pour la première fois depuis 1928, les recettes totales de l'exercice ont marqué une augmentation sur celles de l'année précédente. [...] Le redressement de la Compagnie n'est pas complètement assuré, mais l'année 1934 a marqué une étape importante vers le but poursuivi et a justifié notre confiance en de prochains et décisifs progrès²¹⁸. »

L'État avait ainsi procédé de façon similaire à ce qui s'était fait, alors, dans les domaines aérien et ferroviaire : afin de maintenir des services nécessaires, un plus

²¹⁶ Rapport du CA à l'AG de 1934, 1997 004 5210 (AFL).

²¹⁷ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 275.

²¹⁸ Rapport du CA à l'AG de 1935, 1997 004 5210 (AFL).

grand rôle de l'État avait été privilégié, aboutissant dans le cas de la Compagnie générale transatlantique à ce qui était somme toute une nationalisation déguisée. Celle-ci était pour le moins incontournable : permettre à la compagnie de survivre assurait, de fait, bien des emplois dans la ville du Havre et, via la construction navale, dans celle de Saint-Nazaire. Mais cela allait, en réalité, beaucoup plus loin comme on l'évoquera ultérieurement dans la partie consacrée à l'évolution de la décoration des navires comme image d'une nation exportée à l'extérieur²¹⁹.

De nombreux décorateurs apportèrent en effet spontanément leur candidature, parfois soutenue par une personnalité politique ou par un acteur du monde maritime, comme Georges Philippar, président de la compagnie des Messageries maritimes : la bataille pour fournir le *Normandie* était rude, et nombreux furent ceux qui tentèrent de profiter d'une connaissance pour atteindre Marcel Olivier et obtenir par son intermédiaire un contrat²²⁰. Le cas, étudié plus loin, du lobbying entrepris par les parlementaires creusois pour que le navire comporte de la tapisserie d'Aubusson, afin de raviver le secteur en crise, est en cela assez parlant. Par un effet de ricochet, la survie de la Compagnie générale transatlantique et l'achèvement du *Normandie* pouvaient bénéficier à l'économie et au pays en général.

Mais ce sauvetage semblait coûteux, et n'était pas au goût de tous : dépense inutile pour les uns, intrusion inopinée de l'État dans l'économie pour d'autres, le rétablissement de la Transat et, plus encore, la fin de la construction du *Normandie* furent l'objet d'intenses critiques, auxquelles la compagnie dut rapidement trouver des parades.

1.223 Justifier le géant luxueux dans une France en crise

La question des rapports entre le *Normandie* et l'opinion a déjà été évoquée en détail dans les travaux de Philippe Garnaud²²¹, ainsi que, dans une moindre mesure,

²¹⁹ Voir 3.211

²²⁰ 1997 004 6282 et 1997 004 6954 (AFL) pour d'importants échanges de correspondance à ce sujet.

²²¹ GARNAUD, P., *op. cit.*

par le mémoire de master à l'origine ce travail de recherche²²². Il ne s'agira pas, ici, de revenir de façon exhaustive sur cet aspect, mais de dégager les aspects essentiels des critiques et des réponses qui y furent apportées.

Avant même le lancement du navire, un argumentaire s'était rodé pour justifier sa taille et sa vitesse et expliquer en quoi la dépense n'était pas inconsidérée, par exemple à travers une brochure intitulée *Pourquoi a-t-on construit le T.6 aussi grand ?* publiée en 1932²²³. Surtout, dès janvier de la même année, le directeur des chantiers de Penhoët André Lévy proposa un dossier intitulé *Les super paquebots sont-ils d'une exploitation ruineuse ?* qui défendait la construction. Il y posait les arguments qui allaient servir de base à la défense du *Normandie*. Premièrement, cette construction n'était pas une lubie isolée, les compagnies britanniques ayant eu la même idée et un « *Cunarder* » au nom encore inconnu (le futur *Queen Mary*) était alors de la même manière en construction. Se contenter de navires de classe cabine, même prestigieux, comme le *Champlain*, ou construire un nouvel *Île-de-France* déjà dépassé, reviendrait à accepter de laisser le champ libre aux Britanniques, aux Allemands et aux Italiens dont les navires étaient plus modernes. De plus, à ceux qui reprochaient l'excès de luxe du navire, Lévy rétorquait que la décoration elle-même ne comptait que pour 1 % du prix final du paquebot, chiffre qui devint un élément repris dans tous les argumentaires développés en faveur du navire. En conclusion, Lévy s'indignait que dans une ère de grande évolution technologique, on veuille maintenir la marine en arrière²²⁴.

Très tôt, la Compagnie générale transatlantique prêta une attention importante à ce que la presse disait de son navire. Les archives de l'Association French Lines détiennent ainsi plusieurs revues de presse particulièrement denses contenant toutes les coupures, parfois très brèves, ayant trait au *Normandie*, de façon positive ou non. Parfois, les articles étaient accompagnés de mots des rédactions elles-mêmes, notamment de la part du *Figaro* et, plus étonnant, du *Maroc* qui publia plusieurs articles très élogieux sur le navire et sur Henri Cangardel²²⁵. Mais la presse française n'était pas la seule à être observée : la presse américaine fit l'objet de plusieurs

²²² RESCHE, A., *Le paquebot Normandie...*, op. cit., chapitre 5 en particulier.

²²³ Cette partie de l'argumentaire, tant sur la vitesse que sur la taille, sera évoquée en 2.13 et en 2.22.

²²⁴ 1997 004 3191 (AFL).

²²⁵ 1997 004 6348 (AFL).

recueils recensant tous les titres disponibles sur le sujet, jusque dans des journaux de régions très éloignées de la mer qui, pourtant, se prenaient d'admiration pour le futur navire²²⁶. Chaque titre était accompagné du nombre d'exemplaires diffusés, afin de donner à la compagnie une idée de la portée des articles. Ainsi, l'album le mieux fourni présente 6 478 publications différentes pour un total de 302 740 286 exemplaires diffusés²²⁷. Ces articles remontent, pour les plus anciens, à 1933 : à l'époque, le *New York Inquirer* pouvait ainsi se lamenter du report de la construction, tandis que le *Post-Standard Syracuse* et le *Minneapolis Journal* s'extasiaient sur la taille du navire. L'année suivante, le *Boston Evening Transcript* présentait pour sa part une curiosité : le reçu qu'avait obtenu un Britannique qui réservait sa place pour la traversée inaugurale du navire, annoncée pour mai 1935... Certains tinrent le public informé de l'avancée des travaux : l'achèvement de la passerelle de navigation fut ainsi salué, le 15 février 1935, par un article du *New York American* annonçant que le « cerveau » du plus gros navire du monde était opérationnel. Quelques temps plus tard, le *St. Louis Dispatch* donna pour sa part à ses lecteurs des informations statistiques sur la chaîne d'ancre du navire, afin de les impressionner... La liste ne saurait être exhaustive²²⁸.

De façon générale, la perception du navire par les États-Unis fut hautement favorable. Un événement suscita néanmoins la crainte des agents français de l'entreprise à New York, en 1935. Le député du Morbihan Ernest Pezet (1887-1966), avait fait de la lutte contre le *Normandie* son cheval de bataille, et déclaré à la Chambre :

« Il est sans doute inopportun d'essayer d'étonner l'Amérique par une telle construction au moment même où nous avons refusé de payer nos dettes de guerre. Ceux qui sont bien au courant des affaires américaines savent que la publicité faite au sujet de Normandie a eu, aux États-Unis, un résultat exactement opposé à celui qui était escompté²²⁹. »

Ces propos furent rapportés par le *New York American* du 28 février 1935, dans un encart sobrement intitulé *Normandie and War Debts*, qui ne faisait aucun commentaire et était intégré à un article plus large sur la grande opération de

²²⁶ 1999 004 0935, 1999 004 0936 et 1999 004 0937 (AFL).

²²⁷ 1999 004 0935 (AFL).

²²⁸ 1999 004 0935, 1999 004 0936 et 1999 004 0937 (AFL).

²²⁹ 1997 004 6348 (AFL).

propagande lancée par la France pour donner une bonne image aux touristes américains. L'article fut expédié à Henri Cangardel, accompagné d'une lettre de l'agent de la compagnie :

« Je vous avais fait part de ma crainte de voir une certaine presse hostile à la France, et en particulier les journaux Hearst, profiter de l'arrivée du Normandie pour mener une campagne contre nous. Jusqu'ici, la presse s'est montrée plutôt bienveillante ; mais hier, les déclarations à la chambre de M. Ernest Pezet [...] ont été reproduites dans le New York American. Vous concevrez l'impression déplorable que cette information pourra faire sur le public, car c'est l'opinion d'un député français qui est exprimée sur le Normandie, opinion qui est d'ailleurs absolument fausse et contraire à la réalité, étant donné la publicité et l'intérêt considérable que crée notre grand paquebot²³⁰. »

Au mois de juin suivant, Pezet fut encore mis en lumière par le *Journal du Commerce*, cette fois-ci dans un article à charge énonçant plusieurs réponses à des contre-vérités du député, dont celle-ci :

« Pourquoi M. Pezet déclare-t-il que l'Angleterre a mis en chantier le *Queen Mary* pour répondre à la mise en service du *Normandie* alors qu'il sait que la Compagnie générale transatlantique, dans la construction des grands paquebots de la flotte de New York, est toujours restée dans une mesure raisonnable [...] et que pour tout dire, le *Queen Mary* était déjà en chantier depuis plus d'un an lorsque le ministère de la Marine marchande décida la construction du Normandie²³¹ ? »

Dans les faits, alors que la question du financement futur du *Normandie* était en suspens à la Chambre (pour finalement être approuvée selon les plans du ministre de la Marine Marchande), l'argumentaire de Pezet n'eut pas grand effet : entre temps, la traversée inaugurale du *Normandie* avait séduit le public, en particulier américain.

La presse était, plus largement, divisée : certains journaux comme *Paris Soir* se firent défenseurs, voire publicitaires du navire, tandis que d'autres comme *L'Humanité* ou encore *L'Action française* étaient plus critiques. Mais ces deux titres étaient eux-mêmes tiraillés. Ainsi, *L'Humanité* dénonçait la décadence de cette surabondance de

²³⁰ *Idem.*

²³¹ *Idem.*

luxé en période de crise, mais se félicitait des emplois créés et saluait le travail des ouvriers qui permettaient le succès du paquebot. De même, *L'Action française* honnissait ce navire lorsqu'il était symbole des errances de la République parlementaire, sa mise en service bénie par Albert Lebrun, mais le journal, patriote, félicitait aussi la gloire d'un navire défendant le pavillon national²³².

Mais la plus grande opération vint de la compagnie elle-même, sous forme de série de conférences. Les plus prestigieuses furent données par Henri Cangardel et par Jean Marie, ce dernier étant ingénieur de la compagnie, notamment chargé de la sécurité du navire²³³. Le premier intervint le 16 février au théâtre de la Michodière, au cours d'une conférence fortement médiatisée²³⁴, destinée à l'élite parisienne, tandis que le second fit un cycle de trois interventions à La Sorbonne, pour un public plus averti en matière de construction navale. Par la suite publiées en livret, ces conférences permettent de saisir la manière dont la compagnie chercha à vendre son navire²³⁵.

Les deux présentations suivirent un cheminement similaire : dans un premier temps, elles durent justifier la taille du navire, rappelant l'évolution mondiale, tout en expliquant quelles difficultés, voire surcoûts, il y aurait eu à vouloir construire un navire de taille modeste mais malgré tout rapide, service postal oblige. Un argument récurrent fut l'existence du *Queen Mary*, justification de celle du *Normandie* : les Britanniques, peuple marin par excellence, apportaient ici une réelle caution technique.

Le principal objet des conférences fut néanmoins, après ce préambule justifiant le *Normandie*, de montrer en quoi il s'agissait d'un monument à la gloire du savoir-faire français. Les innovations techniques furent particulièrement vantées : sa propulsion innovante et la forme de sa coque seront rapidement évoquées

²³² GARNAUD, P., « Le paquebot *Normandie* et la presse (1929 – 1935) », *Vingtième Siècle*, n°58, 1998, p. 29-42.

²³³ Jean Marie, (1891-1983), fut également président de la compagnie de 1939 à 1940 puis, après l'intermède de l'occupation durant lequel il fut remplacé par Cangardel, de 1944 à 1961.

²³⁴ La revue de presse en 1997 004 6348 (AFL) contient plusieurs annonces de l'événement.

²³⁵ Le texte des conférences, présenté en annexe, est disponible dans plusieurs cotes des archives French Lines, notamment en 1999 004 0922 (AFL).

ultérieurement²³⁶. De façon intéressante, Vladimir Yourkevitch, architecte – immigré russe – à l’origine de la forme de la coque révolutionnaire du navire n’était pas un seul instant mentionné, vraisemblablement pour des raisons patriotiques : le chef d’œuvre français ne pouvait devoir l’un de ses aspects les plus innovants à un étranger. Autre aspect particulièrement mis en avant, la sécurité fut amplement traitée durant les conférences, en particulier la sécurité contre les incendies, qu’un Cangardel conscient de risquer de perdre son public en explication techniques traita malgré tout très longuement, de même que Jean Marie, face à un auditoire plus intéressé par la matière²³⁷.

Enfin, tous deux insistèrent sur la qualité de la décoration ; Jean Marie dans une optique de description avant tout ; Cangardel dans le but de justifier son opulence. Il fut ainsi, comme on le verra, rappelé que la décoration serait une réelle vitrine du pays et, donc, ferait rayonner son art et sa culture. Qui plus est, rappelait-il en reprenant l’argument d’André Lévy, celle-ci ne représentait qu’une petite part du budget²³⁸.

À l’issue de ces conférences et de la grande mise en scène du voyage inaugural qui sera ultérieurement évoquée, le *Normandie* était globalement bien accepté, à l’exception de critiques concernant un important problème de vibrations, qui fut vite résolu. D’un point de vue médiatique, l’opération était une réussite.

Qu’en était-il sur le plan financier ? Les années qui suivirent la mise en service du *Normandie* furent prospères pour la compagnie. La survenue de la guerre quatre ans plus tard, néanmoins, vint couper cet élan. Le rapport du conseil d’administration en 1940 en témoigne amèrement :

« En dépit du trouble économique des huit premiers mois de l’année, la flotte de la Compagnie Générale Transatlantique connut une activité des plus satisfaisantes au cours de cette période, et dont les statistiques témoignent. Il n’est pas exagéré d’affirmer, à en juger par les résultats de janvier à septembre, que l’exercice 1939 eût pu se traduire par un assainissement définitif de notre situation financière. Mais la guerre une fois

²³⁶ Voir 2.13.

²³⁷ Cette question sera évoquée en détail, avec un commentaire des conférences, en 4.33.

²³⁸ Cangardel mentionnait cependant un pourcentage différent de celui de Lévy, et Jean Marie avançait encore un autre chiffre : comme en ce qui concernait le tonnage (voir 2.221 notamment), il était, après tout, facile de jouer sur les mots et les chiffres en la matière...

déclarée, l'exploitation de la plupart de nos navires passa sous le contrôle de l'État [...]. Il est vraisemblable que ce dernier solde débiteur à reporter sur le nouveau eût été entièrement couvert à son tour si, répétons-le, l'exploitation s'était poursuivie toute l'année au rythme des huit premiers mois. Ainsi se serait achevé le redressement que nous avons à maintes reprises fait entrevoir, et dont la réalisation était scrupuleusement poursuivie. [...] S'il est encore trop tôt pour augurer de l'avenir, il est permis en tout cas d'assurer que, grâce au rétablissement opéré, votre Société se trouve en état de faire face, mieux qu'à aucun moment de sa réorganisation, aux difficultés de l'heure présente²³⁹. »

Le succès du *Normandie* était pour beaucoup dans ce rétablissement, et s'il s'était poursuivi, nul doute que l'aide de l'État aurait, à terme, été moins utile pour permettre la bonne marche de l'entreprise. La perte du paquebot durant le conflit mit néanmoins la compagnie dans une situation plus difficile après la guerre, ce qui ne l'empêcha pas de connaître de prospères années 1950 qui sortent du cadre de ce travail. Quoi qu'il en soit, il apparaît donc que l'intervention de l'État fut à la fois nécessaire et réussie. La Compagnie française n'était, du reste, pas la seule à avoir traversé de difficiles années 1930.

1.23 Au Royaume-Uni : fusion des géantes

Les compagnies britanniques se trouvaient pour leur part en plus grande difficulté encore : la White Star comme la Cunard devaient en effet affronter la crise économique avec des flottes anciennes qu'il devenait urgent de renouveler. Pour la White Star Line, la situation était d'autant plus désespérée que son propriétaire, Lord Kylsant, était emprisonné au début des années 1930 pour fraude : au pire moment possible, la compagnie se retrouvait à la dérive sans homme de barre.

La Cunard, à la position plus solide, n'était pas bien mieux lotie, et la construction de son « *Cunarder 534* », le futur *Queen Mary*, dut être longtemps interrompue. Ce fut par une intervention assumée de l'État que la construction put

²³⁹ Rapport du CA à l'AG de 1940, 1997 004 5210 (AFL).

reprendre, à la condition expresse que les deux compagnies phares du Royaume-Uni acceptassent une fusion.

Celle-ci sauva vraisemblablement la marine britannique en la renforçant durablement : à l'aube de la Seconde Guerre mondiale, l'avenir de la Cunard-White Star Line s'annonçait sous de brillants auspices... Cet avenir avait néanmoins un prix : la fusion était fortement inégalitaire, et dans le duo, la White Star Line, très faible, n'allait pas tarder à disparaître.

1.231 La White Star Line, en difficulté avant même la crise

Comme cela a déjà été expliqué, depuis la fin de la Première Guerre mondiale, la White Star Line était devenue un poids encombrant pour l'International Mercantile Marine Company, désireuse de se recentrer sur ses activités américaines. Un point significatif de ce désintérêt de l'IMM pour la White Star était sa négligence en matière de construction : l'exemple du *Laurentic* (II), navire bâclé qui abandonnait la règle du « *cost plus* » vis-à-vis des chantiers Harland & Wolff pouvait susciter l'inquiétude de ces derniers : tant que la White Star Line resterait entre des mains américaines, les contrats de construction seraient bien moins juteux.

Owen Phillips, anobli comme Lord Kysant en 1923, était, depuis la mort de Lord Pirrie en 1924, le président de ces chantiers navals. Kysant était par ailleurs à la tête d'un empire maritime colossal, en étant détenteur de la Royal Mail Steam Packet Company, qu'il avait transformé en grand conglomérat comportant des compagnies desservant le monde entier, comme l'Union-Castle Line et la Pacific Steam Navigation Company. Lorsque l'IMM annonça, en 1926, son intention de se débarrasser de la White Star Line, Kysant racheta la totalité des actions de l'Oceanic Steam Navigation Company pour un peu moins de huit millions de livres au mois de novembre²⁴⁰. Le prix était très nettement inférieur à celui qui avait été versé en 1902 pour l'acquisition de la compagnie par l'IMM : l'opération avait été, pour le trust, un fiasco total.

Les rapports de la White Star Line qui ont pu être consultés aux archives de l'Université de Liverpool traitent, malheureusement, uniquement de la période 1929-

²⁴⁰ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 165.

1931²⁴¹. Le rachat par Kysant est ainsi principalement connu par des sources de seconde main, telles que l'histoire de la compagnie par Roy Anderson.

Kysant était, dans tous les cas, face à un problème : depuis le milieu des années 1920, son groupe n'était pas dans une bonne situation financière. Les chantiers Harland & Wolff, par exemple, connaissaient une baisse d'activité depuis le boom du début des années 1920, et peinaient à s'adapter à leur nouvelle direction, Kysant, contrairement à Pirrie, n'étant pas lui-même grand connaisseur en matière de construction navale²⁴².

Plus encore, les bilans de la Royal Mail Steam Packet étaient en baisse constante, et Kysant les déguisait en compensant les pertes grâce aux réserves des compagnies. La White Star tout juste acquise, il tenta donc une réorganisation en misant un maximum sur cette nouvelle compagnie qui, espérait-il, parviendrait à renflouer les finances globales de son conglomérat ; plus encore, il tenta d'investir de fortes sommes pour consolider la ligne australienne, y voyant le futur de son activité ; ce fut un échec qui ne contribua qu'à endetter plus encore la White Star Line, par laquelle il avait fait faire les investissements²⁴³.

Malgré cela, Kysant pensait pouvoir lancer un projet qui attirerait un grand succès, tant à la White Star Line qu'aux chantiers Harland & Wolff : la construction d'un nouveau paquebot qui serait le premier à dépasser 1 000 pieds de long (300 mètres) et 30 nœuds²⁴⁴. Ce projet ambitieux, dénommé *Oceanic*, débuta réellement en 1928 par des études préliminaires. Dans leur ouvrage *Damned by Destiny*, consacré aux projets de paquebots qui ne virent jamais le jour, David Williams et Richard de Kerberch relevèrent qu'un contrat fut signé en mai 1928, et que la pose de la quille débuta peu après. Un an plus tard, néanmoins, celle-ci n'était pas terminée. Les travaux avançaient à un rythme volontairement très lent, notamment à cause de débats sans fin sur le choix de l'appareil de propulsion²⁴⁵. Courant 1929, la

²⁴¹ ASC12.2.1 et ASC12.2.2 (LPU).

²⁴² McCLUSKIE, T., *The Rise and Fall of Harland and Wolff*, Stroud, The History Press, 2013, p.51-52.

²⁴³ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 166.

²⁴⁴ On s'attardera, en 2.1, sur le caractère précurseur de cette initiative qui fut suivie peu après de projets similaires de la part de la Compagnie générale transatlantique (futur *Normandie*) et de la Cunard (futur *Queen Mary*).

²⁴⁵ DE KERBERCH, R. et WILLIAMS, D., *Damned by Destiny*, Brighton, Teredo Books, 1982, p. 90-91.

construction fut mise en pause, et il fut annoncé qu'elle reprendrait lorsqu'un choix aurait été fait. Rare trace du navire dans les rapports internes, le 29 décembre 1929, le conseil d'administration acta que le nom d'*Oceanic* était encore retenu pour douze mois supplémentaires pour ce nouveau navire²⁴⁶. En novembre 1930, il était à nouveau prolongé d'un an sans qu'aucune autre précision soit donnée²⁴⁷. Dans les rapports qui ont pu être consultés (s'étendant jusque courant 1931), le sujet ne fut ensuite plus évoqué, et la construction ne reprit jamais, la crise ayant définitivement enterré un projet qui, contrairement au *Normandie* et au *Queen Mary*, n'était pas assez avancé pour qu'il soit judicieux de le poursuivre.



Carte postale représentant le projet d'*Oceanic* (III) jamais achevé. On remarque ici que son profil, notamment avec ses trois cheminées tassées, n'aurait pas été sans rappeler celui du *Normandie*, aux dimensions et à la puissance similaires.

(Carte postale anonyme, domaine public, Wikimedia Commons)

La White Star eut, du reste, rapidement d'autres problèmes. Kysant avait emprunté de très fortes sommes au Trésor, et, lorsque les premiers remboursements furent demandés, en 1928, il n'y avait pas de fonds disponibles à cet effet. Cet empire était sur le point de s'effondrer. En 1929, Kysant demanda un délai supplémentaire au Trésor, qui, pour sa part, fit faire un audit de la compagnie. Il apparut rapidement que la Royal Mail n'avait plus fait de bénéfices depuis 1925 et payait ses dividendes à partir

²⁴⁶ ASC12.2.1 (LPU).

²⁴⁷ ASC12.2.2 (LPU).

de ses réserves, maquillant les comptes pour faire apparaître chaque année un bilan positif. Plus encore, Kysant avait falsifié, en 1928, un prospectus détaillant les résultats supposés favorables de la compagnie pour encourager les investissements. Cette « affaire de la Royal Mail » prit des proportions énormes, Kysant lui-même étant envoyé en prison en 1931²⁴⁸.

Dépossédé de ses entreprises, il fut remplacé à la tête de ce qui fut réformé sous le nom de Royal Mail Lines par Lord Essendon, magnat du groupe Furness Withy. La situation de la White Star Line se complexifia néanmoins encore avec de nombreux imbroglios juridiques et financiers concernant les projets australiens de Kysant, qui placèrent la compagnie en délicate position vis-à-vis du gouvernement d'Australie²⁴⁹.

Mais à cette crise intérieure s'ajoutait surtout la gigantesque crise économique qui fragilisait la ligne dans sa globalité. La White Star Line disposait au début des années 1930 d'un grand nombre de navires anciens. Les *Big Four*, âgés de presque trente ans, n'étaient plus que trois en service, le *Celtic* ayant été perdu en 1928 suite à un échouement. Bien éloignés des attentes de la clientèle, ils devaient être remplacés. La compagnie disposait également de trop nombreux navires sur sa ligne canadienne (le *Megantic*, de plus de 20 ans, et les bien plus récents *Doric*, *Calgaric*, *Albertic* et *Laurentic*), qui accumulaient d'importantes pertes. Enfin, le service transatlantique était compliqué : l'*Olympic* était un navire populaire, mais qui dépassait désormais les vingt ans et commençait à afficher des signes de vieillissement. Le *Majestic*, bien que récent, manifestait des signes d'usure prématurée²⁵⁰ et son exploitation était coûteuse. Enfin, l'*Homeric*, qui avait toujours été le maillon faible du service transatlantique de la compagnie, car plus lent et plus petit, n'était, tout simplement, pas adapté. Un signe de cette usure croissante de la flotte est l'accroissement des mises au repos des navires (notamment l'*Homeric* et les navires canadiens) et la multiplication des croisières pour minimiser les pertes financières²⁵¹.

²⁴⁸ BROOKS, C., *The Royal Mail Case*, Read Books, 2008 (première édition, 1933).

²⁴⁹ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 177.

²⁵⁰ Lors d'une traversée, sa superstructure fut ainsi fendue d'une fissure de plusieurs mètres...

²⁵¹ ASC12.2.1 et ASC12.2.2 (LPU). Concernant les croisières comme moyen de minimiser des pertes financières en période de crise, voir en 3.32.

En parallèle, néanmoins, Kysant avait eu le temps de passer commande pour un navire qui rencontra un plus grand succès que son *Oceanic* avorté : le *Britannic* (troisième du nom), mis en service en 1930. Il s'agissait d'un « *cabin ship* », concept qui sera étudié ultérieurement, c'est-à-dire un navire de taille et de vitesse modérées, destiné à offrir à ses passagers un très bon confort pour un prix modéré. Relativement peu coûteux à construire en comparaison d'un navire de premier plan, le *Britannic* pourrait ainsi remplacer à terme le service secondaire à bas tarif fourni par les *Big Four* trop âgés car, contrairement aux autres navires de la compagnie, sa décoration et ses installations étaient conçues pour la clientèle des années 1930²⁵². De fait, en 1931, le *Britannic* fut, de très loin, le navire le plus rentable de l'entreprise²⁵³.

Porteur de grands espoirs, le *Britannic* fut rejoint, en 1932, par un *sister-ship*, le *Georgic*, tous deux devenant des navires particulièrement efficaces pour la compagnie. Mais celle-ci restait en très grande difficulté. En 1933, son ancien président, Bruce Ismay, alors âgé et presque totalement retiré des affaires, revint avec l'intention de sauver la compagnie familiale et développa un plan qui refonderait la compagnie à la base, et, avec l'aide du gouvernement, mettrait en place un service entièrement composé de navires similaires au *Georgic* de façon à remettre l'entreprise à flot. Ce plan n'aboutit néanmoins jamais et Ismay, devenu grabataire, mourut en 1937²⁵⁴.

Si ce projet de retour aux sources n'avait pas abouti, une autre perspective s'ouvrait, concernant la Cunard Line, et celle-ci était bien plus intéressante pour le gouvernement.

1.232 Une fusion fermement encouragée

À la même époque, la Cunard Line n'était guère mieux lotie : depuis 1925, elle n'avait plus lancé de construction, mais les années 1930 rendaient une telle opération nécessaire. Le *Mauretania*, notamment, datait de 1907 et devait être rapidement remplacé, l'idéal étant de le faire par un navire assez grand et rapide pour pouvoir instaurer à terme un service régulier n'en impliquant que deux au lieu de trois. Lancée

²⁵² DE KERBRECH, R., *The Last Liners of the White Star Line : MV Britannic and MV Georgic*, Market Drayton, Shipping Book Press, 2002, p. 14-17.

²⁵³ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, *op. cit.*, p. 358.

²⁵⁴ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 178.

en décembre 1930, peu avant celle du *Normandie*, la construction du *Queen Mary* devait se terminer en 1934. Mais la crise, fragilisant la situation de la compagnie, ne lui permit pas de terminer les travaux. Le 12 décembre, ordre était donné d'arrêter le chantier pour une durée indéterminée²⁵⁵.

L'annonce suscita une certaine inquiétude de la part des actionnaires, mais aussi beaucoup de suggestions et même quelques dons pour permettre de poursuivre la construction. Aucune de ces propositions ne se révélait suffisante, néanmoins, et la faible rentabilité de la flotte de la Cunard n'arrangeait guère les choses. Les résultats de voyages montrent en effet qu'à l'exception du très populaire *Aquitania* qui se maintenait à peu près, les autres navires faisaient trop souvent des traversées sans bénéfices²⁵⁶.

Parallèlement, la Cunard Line faisait face à des offres régulières de la Royal Mail, dans les difficultés que nous avons vues, qui proposait de lui vendre une partie, voire la totalité des navires et actifs de la White Star Line. Une première approche, en octobre 1930, entraîna une proposition du conseil d'administration de la Cunard. Celle-ci fut néanmoins rejetée par le représentant des Royal Mail Lines, Runciman, qui expliqua qu'il serait impossible de convaincre les administrateurs de la White Star Line au vu des propositions faites²⁵⁷. La lettre de Runciman se terminait néanmoins par une note positive, appelant à poursuivre et amplifier la collaboration entre les deux entreprises qui, se sachant mutuellement en difficultés, avaient depuis plusieurs années tout fait pour éviter de se concurrencer trop sévèrement. À deux reprises, en 1931, des offres similaires revinrent, la Cunard proposant d'acheter une partie des actions de l'Oceanic Steam Navigation Company, et sa proposition étant refusée car pas assez favorable à l'autre partie²⁵⁸.

Fin janvier 1932, le conseil d'administration publia une note aux actionnaires, rappelant que la construction du « 534 » restait une nécessité qui n'était que repoussée, et que des solutions devraient être trouvées :

²⁵⁵ D.42.B1.12 (LPU).

²⁵⁶ D.42.GM7.9 (LPU).

²⁵⁷ D.42.B1.12 (LPU).

²⁵⁸ *Idem*.

« Le service express de New York est le principal service opéré par notre compagnie et la plus importante part de son activité. Aucun nouveau navire n'a été construit pour ce service depuis 1914.[...] Vos directeurs sont aussi fermement convaincus aujourd'hui que lorsque la commande du navire a été passée que c'est le bon navire à construire tant pour les intérêts de la Compagnie que pour ceux de la Nation. [...] En août 1931, la peur d'une crise internationale a commencé à régner sur le marché mondial et le financement a été progressivement de plus en plus difficile. [...] Suspendre la construction en décembre était une action que vos directeurs ont jugée prudente dans les circonstances de la circulaire du 10 décembre. [...] Une solution doit être trouvée à ces problèmes et vos directeurs pensent qu'il ne doit pas être permis aux circonstances actuelles de se perpétuer²⁵⁹. »

La situation était aussi critique pour le gouvernement britannique que pour le gouvernement français de l'autre côté de la Manche : ses deux compagnies les plus puissantes et prestigieuses avaient tout simplement trop de navires, anciens qui plus est, sur la ligne, et leur concurrence, même amicale, leur faisait du tort. En 1933, alors que la construction du *Queen Mary* n'avait toujours pas repris et que cet arrêt était désastreux pour les chantiers de la Clyde et leur région, Neville Chamberlain, alors Chancelier de l'Échiquier, fit part de son grand projet de fusion des deux compagnies, en échange d'un prêt très favorable de la part de l'État : trois millions de livres permettraient l'achèvement du « *Cunarder 534* », 1,5 million servirait aux frais d'exploitation de l'entreprise, et cinq autres permettraient la construction d'un deuxième grand paquebot : ainsi, la compagnie issue de la fusion sortirait de la crise armée pour rembourser ensuite sa dette²⁶⁰.

En décembre 1933, le conseil d'administration de la Cunard annonça qu'un accord était trouvé entre les parties :

« Le président rapporte qu'en accord avec la décision du conseil, Sir Thomas Royden et lui ont repris les négociations avec Lord Essendon [de la White Star] pour la formation d'une nouvelle compagnie récupérant les actifs et le fonds de commerce sur l'Atlantique Nord des compagnies Cunard et

²⁵⁹ *Idem.*

²⁶⁰ ANDERSON, R., *op. cit.*, p.178-179.

Oceanic, et un accord préalable a été trouvé (à l'exception du pourcentage d'intérêt dans la nouvelle compagnie) le 17 novembre 1933. [...] Les présidents des deux compagnies sont finalement tombés d'accord par échange de lettres pour insérer dans l'accord principal les pourcentages de 62 pour la Cunard et 38 pour l'Oceanic au capital de la nouvelle compagnie proposée²⁶¹. »

Dans la foulée, Neville Chamberlain fit l'annonce suivante au Parlement :

« Je suis heureux de dire que ces négociations difficiles et compliquées conduites avec beaucoup de bonne volonté de tous les côtés ont atteint un stade auquel le Gouvernement pense pouvoir raisonnablement considérer qu'une fusion effective des flottes de l'Atlantique Nord de la Cunard et de la White Star aura lieu dans un délai proche. Il est dans l'intention de ce Gouvernement à cet effet de déposer rapidement devant les Chambres une proposition pour fournir les facilités financières nécessaires à l'achèvement du nouveau paquebot de la Cunard connu sous le nom de N°34. »

De fait, fut voté par la suite en 1934 le North Atlantic Shipping Bill, permettant le financement du *Queen Mary*, du train de vie de la compagnie et d'un potentiel nouveau navire sous un délai raisonnable²⁶². La fin de l'année 1933 et les premiers mois de 1934 furent l'occasion de travailler à la préparation de la fusion, notamment en levant les hypothèques sur les navires de la compagnie, condition préalable à l'accord²⁶³.

Finalement, le 17 mai 1934 se tint le premier conseil d'administration de la Cunard-White Star Line nouvellement formée, qui statua notamment sur le nouveau sceau à adopter, ainsi que sur la reprise bien attendue de la construction du 534, lancé dès la fin de l'année sous le nom de *Queen Mary*. Furent également discutées la nouvelle organisation des services, ainsi que l'identité du président de la nouvelle compagnie²⁶⁴.

Il s'agit alors de comprendre qui fut favorisé dans cet accord final.

²⁶¹ D.42.B1.12 (LPU).

²⁶² T 163/89/1, archives nationales, département du trésor.

²⁶³ D.42.B1.12 (LPU).

²⁶⁴ D.42.B2 (LPU).

1.233 Un sauvetage réussi... pour la Cunard Line

Si la Cunard-White Star Line se présentait comme une fusion en apparence équitable, mélangeant les deux noms, faisant arborer les deux pavillons aux navires, il ne s'agissait en réalité que d'un récit de façade destiné à satisfaire la clientèle de la White Star Line et à ne pas laisser croire que tout avait été fait – y compris par le gouvernement – pour favoriser la Cunard.

On l'a vu, la répartition du capital était néanmoins très inéquitable, 62 % pour la Cunard contre 38 pour la White Star. De même, le président désigné fut Sir Percy Bates, ancien président de la Cunard. Quatre directeurs de la White Star et six de la Cunard furent nommés au conseil d'administration, confirmant cette inéquitable répartition²⁶⁵.

En vue de la fusion, la flotte de la White Star avait été dégraissée de nombreuses unités : le *Cedric*, le *Baltic* et le *Megantic*, notamment, étaient partis à la casse entre 1931 et 1933. La fusion laissait néanmoins deux flottes, avec de nombreux navires surnuméraires.

La Cunard disposait alors, pour son service express, du *Mauretania*, du *Berengaria* et de l'*Aquitania* ; ainsi que, comme navires secondaires, des *Franconia*, *Carinthia*, *Samaria*, *Scythia*, *Laconia*, *Lancastria*, *Alaunia*, *Ausonia*, *Andania*, *Antonia*, *Aurania* et *Ascania*. À l'exception du *Mauretania*, trop ancien et rendu inutile par l'arrivée prochaine du *Queen Mary*, et du *Berengaria* (mis en danger par son installation électrique peu sûre), tous restèrent en service jusqu'à la guerre, et la plupart de ceux qui survécurent au conflit continuèrent à servir jusque dans les années 1950.

La White Star, pour sa part, fournit dix navires : ceux de son service express étaient l'*Homeric*, le *Majestic* et l'*Olympic*. S'ajoutaient le *Britannic* et le *Georgic*, navires récents à grand succès, l'*Adriatic*, dernier des *Big Four*, et les *Doric*, *Albertic*, *Calgaric* et *Laurentic* de l'ancienne ligne canadienne, désormais mis au repos ou cantonnés à des croisières.

Sur ces dix navires, seuls trois subsistaient dans la flotte après 1936 : les deux « *cabin ships* » et le *Laurentic*, ce dernier étant en réalité maintenu au port à

²⁶⁵ *Idem.*

l'exception de quelques transports de troupes au service de l'Amirauté en destination de la Palestine mandataire...

La destruction de l'*Olympic* était justifiée, comme celle du *Mauretania*, par son grand âge. Il en allait de même de l'*Adriatic*. L'*Homeric* et le *Majestic*, quant à eux, étaient des navires de moins de quinze ans, dont le retrait est de fait bien plus surprenant : ce dernier était néanmoins d'une exploitation coûteuse et, surtout, sa coque montrait des signes d'usure prématurée²⁶⁶.

Enfin, si la démolition du *Doric* fut justifiée par un incident de navigation, les réparations étant trop coûteuses pour un navire aussi secondaire²⁶⁷, même récent, celle de l'*Albertic* et du *Calgaric*, également récents, n'eut aucune autre justification que le manque de rentabilité, accompagné du désir de voir disparaître un maximum de traces de la White Star Line.

Le *Britannic* et le *Georgic*, en revanche, eurent un succès qui ne se démentit pas. Si l'année 1935 fut marquée par un début très difficile, avec beaucoup de traversées déficitaires, les deux navires de la White Star furent clairement les plus rentables. Suivaient ensuite, plus occasionnellement durant les mois d'été, les bénéfiques moindres de l'*Aquitania*, du *Berengaria* et du *Franconia*, notamment²⁶⁸.

L'entrée en service du *Queen Mary*, en mai 1936, fut une véritable bouffée d'air pour la compagnie. Lors de sa traversée inaugurale, il réalisa en effet un profit net de 36 725 £ quand dans le même temps, un voyage du *Georgic* en engrangeait seulement 12 448 (pourtant un score exceptionnel pour l'époque) ; l'*Aquitania*, lui, réalisait sur la même ligne un profit net de 7 740 livres et le *Berengaria* en atteignait difficilement 4 500. Le contraste est encore plus fort fin août : à une semaine d'écart, le *Berengaria* encaissait une perte nette de 15 046 livres quand le *Queen Mary* réalisait un bénéfice de 35 332²⁶⁹...

Cet enthousiasme n'était pas uniquement lié à la nouveauté du navire : en 1939, année pourtant plus tendue, il continuait à réaliser des profits réguliers allant de 20 000 à 40 000 livres par traversée. En revanche, le passage des tarifs de première

²⁶⁶ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 390-391.

²⁶⁷ D.42.B2 (LPU).

²⁶⁸ D.42.GM7.10 (LPU).

²⁶⁹ D.42.GM7.12 (LPU).

classe du *Queen Mary* en tarif « cabine²⁷⁰ » entravait fort la popularité du *Britannic* et du *Georgic*, devenus moins populaires²⁷¹. Le *Queen Mary* était un clair succès, dépassant celui du *Normandie* en termes de passagers séduits.

L'arrivée, prévue pour 1940, du *Queen Elizabeth* également financé par l'aide d'État annonçait le meilleur pour la Cunard-White Star : il apparaissait de façon évidente que l'emprunt pourrait être remboursé, et la compagnie était, d'ores et déjà, remise à flot.

Cela avait néanmoins coûté l'existence de la White Star Line. Ses bureaux étaient désormais fermés, ses navires disparus à l'exception du *Britannic* et du *Georgic*, qui continuèrent à aborder les couleurs de la compagnie respectivement jusqu'en 1960 et 1956 ; plus qu'une fusion, la démarche était en réalité une absorption. Si la guerre entrava le processus, dès 1947, la Cunard Line racheta la totalité des parts de la Cunard-White Star pour deux fois leur valeur. L'absorption était terminée, seule restait la Cunard Line²⁷².

Ainsi, le sauvetage du pavillon britannique sur la ligne de l'Atlantique Nord avait, lui aussi, nécessité l'intervention de l'État, ici sous forme de l'arrivée opportune d'un financement plus que nécessaire. Si l'opération fut un franc succès, elle se solda néanmoins par la disparition totale, à court terme, de la White Star Line qui, dans une situation difficile, n'était plus en mesure de réellement négocier.

Pour la Transat comme pour la Cunard-White Star Line, la sortie de crise fut accompagnée d'une marche à la guerre qui stoppa logiquement leur rémission. Si les principaux navires de la compagnie britannique sortirent de leur service de guerre sans encombre, la compagnie française fut bien plus malchanceuse et perdit les deux tiers de sa flotte dans le conflit. Les deux compagnies purent se rétablir dans les années 1950 et poursuivre l'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord jusqu'à la victoire définitive du transport aérien dans les années 1970. Il est néanmoins difficile d'estimer

²⁷⁰ Comme ce sera expliqué ultérieurement, les pressions de la direction de la Cunard Line permirent de faire considérer le *Queen Mary* comme un « *cabin-ship* », sinon dans les faits, du moins dans les tarifs, ce qui fit disparaître la distinction entre classe cabine et première classe. Les « *cabin-ships* » en furent, logiquement, pénalisés par rapport aux express.

²⁷¹ D.42.GM7.14 (LPU).

²⁷² ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 182.

l'efficacité réelle des interventions étatiques des années 1930 sur cette rémission, le conflit ayant totalement modifié la situation des différentes lignes.

Depuis la fin du XIX^e siècle, en effet, les compagnies maritimes sont fortement impliquées dans les conflits qui sévissent à travers le globe, et doivent, bien souvent, en payer le prix.

1.3 Compagnies maritimes en guerre

Dès leurs origines, les compagnies maritimes eurent un rôle étroitement lié aux conflits internationaux. Leurs navires étaient en effet efficaces pour déplacer des biens et des personnes sur de longues distances et pouvaient fournir un outil judicieux dans le cadre de guerres coloniales impliquant de tels déplacements. Ainsi, la création par la Compagnie générale transatlantique de sa ligne mexicaine, en 1862, avec le paquebot *Louisiane* fut particulièrement utile au Second Empire qui était alors en pleine expédition au Mexique²⁷³.

Néanmoins, la période étudiée marqua une évolution : les gouvernements, en particulier britanniques et allemands, découvrirent en effet que les paquebots de plus en plus rapides pouvaient avantageusement être transformés en croiseurs auxiliaires, et des contrats spécifiques émergèrent, connaissant leur apogée avec la construction du *Lusitania* et du *Mauretania*.

De fait, la Première Guerre mondiale fut un moment clé pour les trois entreprises étudiées, qui furent confrontées à un défi complexe : elles durent en effet composer avec moins de navires, sur des mers plus dangereuses à fréquenter, et avec des missions sortant clairement de leur cadre habituel. Toutes payèrent un lourd tribut à la mer, avec notamment les pertes du *Lusitania*, du *Britannic* et de *La Provence*, et les nombreux naufrages causèrent des pertes tant civiles que militaires.

Après le conflit, la tension mondiale resta forte : vint d'abord le temps des réparations de guerre, la flotte allemande servant à compenser les pertes des pays vainqueurs : il s'agira ici de voir si l'une ou l'autre des flottes fut favorisée. Par ailleurs, rapidement, le monde s'agita à nouveau : il s'agira ainsi de voir comment, dans les années 1930, les compagnies se préparèrent à une guerre de plus en plus probable et composèrent avec des difficultés diplomatiques de plus en plus importantes.

1.31 Découverte d'un nouvel enjeu militaire (1889 – 1914)

Le tout début de la période étudiée vit la mise en service du *Teutonic* et du *Majestic* de la White Star, qui furent tous deux porteurs d'une grande nouveauté :

²⁷³ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 61-62.

l'Amirauté britannique les finança en effet en partie de façon à ce qu'ils puissent être reconvertis en cas d'urgence en croiseurs auxiliaires, c'est-à-dire des navires marchands équipés de canons et affectés à des missions de patrouille et d'escorte. Dès la fin du XIX^e siècle, un premier conflit servit de terrain d'essai avec l'éclatement de la Seconde Guerre des Boers, qui mobilisa une partie des paquebots britanniques.

Le début du XX^e siècle marqua un nouveau pas en avant avec le contrat passé entre l'Amirauté pour la construction du *Lusitania* et du *Mauretania* de la Cunard. Il conviendra ici de voir dans quelles circonstances ce contrat fut établi, et quelles étaient ses spécifications.

1.311 Premiers usages militaires des paquebots : l'invention du croiseur auxiliaire

La mise en service du *Teutonic*, en 1889, permit à la White Star Line de Thomas Ismay de se faire pionnière dans une pratique innovante : celle des contrats avec l'Amirauté britannique. Il apparaissait effectivement que si une guerre venait à survenir, le rôle de la marine serait vital pour le Royaume-Uni ; or, entretenir une marine de guerre importante en temps de paix est laborieux. Le concept du croiseur auxiliaire, « *merchant armed cruiser* », s'avérait alors une aubaine : il s'agissait de construire des navires marchands, qui respecteraient néanmoins des spécifications précises, de façon à pouvoir prendre part aux combats, par exemple dans des missions d'escorte, de patrouille ou même de piraterie.

Le *Teutonic* et son *sister-ship*, le *Majestic*, furent les premiers à mettre en pratique ce concept en 1889 et 1890. Contre une subvention annuelle de l'Amirauté, les navires répondaient à certaines spécifications établies par cette dernière et devaient être réquisitionnés en cas de besoin²⁷⁴. La revue *Ocean: Magazine of Travel* écrivit ainsi à son sujet, en septembre 1889 :

« En construisant le *Teutonic* et le *Majestic*, la White Star a donné son accord pour que les navires soient d'une sorte et d'une vitesse adaptées à un service comme croiseurs auxiliaires, et en accord avec les plans et spécifications approuvées par l'Amirauté. En échange, l'Amirauté accepte de payer à la compagnie une subvention annuelle, payable chaque semestre,

²⁷⁴ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 78-79.

d'une valeur de quinze shillings par tonneau brut par année, une telle subvention débutant à la date où les navires entameront respectivement leurs premiers voyages avec transport de courrier.

Les canons conçus pour ces croiseurs de la Royal Naval Reserve sont de type Armstrong 36 livres, dont quatre sont déjà entre les mains du gouvernement et ont été installés sur le *Teutonic* quand il a participé à la dernière revue navale de Spithead. Quand il sera totalement équipé comme croiseur il portera, en batterie, douze Armstrong. Actuellement, il est équipé pour avoir un canon à chaque extrémité et un à chaque bord²⁷⁵. »

Afin de respecter les spécifications, le *Teutonic* et le *Majestic* avaient dû adopter de nombreuses mesures de sécurité, en particulier un compartimentage rigoureux de leurs salles des chaudières et des machines, mais aussi des systèmes de pompes et d'évacuation des eaux et de la vapeur plus élaborés qu'à l'habitude. La compagnie en avait profité pour introduire, de concert avec les chantiers Harland & Wolff, plusieurs nouveautés par rapport à ses anciens navires. Ils furent ainsi propulsés par deux hélices, et non une seule, garantissant une autonomie aux paquebots qui leur permit de se passer de voiles²⁷⁶.

L'effet de tels navires fut immédiat, pas tant du point de vue militaire que diplomatique et symbolique. Le *Majestic*, démoli au printemps 1914, ne connut en effet jamais d'usage comme croiseur. Le *Teutonic*, pour sa part, servit comme on le verra durant la Première Guerre mondiale, mais connut surtout l'honneur de défiler à la revue navale de Spithead, en août 1889, lors d'une visite du Kaiser Guillaume II. Il apparut ensuite à nouveau à Spithead en 1897 pour le Jubilé de Diamant de la Reine Victoria.

C'est cependant son apparition de 1889 qui fit grande impression, en particulier au Kaiser, comme en témoigne le récit qu'en fit la revue *Ocean* :

²⁷⁵ « *White Star Line Steamship Teutonic* », *Ocean: Magazine of Travel*, Vol. III, n° 2, septembre 1889, pages 34-38 ; consulté sur le site des archives Gjenvick-Gjonvik ; <http://www.gjenvick.com/SteamshipLines/WhiteStarLine/1889-Teutonic-ShipHistory.html>

²⁷⁶ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 45-46.



Carte postale de 1889 représentant le *Teutonic* à la revue navale de Spithead. On repère, au-dessus du nom du navire, un canon, et le mât avant porte le *Blue Ensign*, symbole des navires commandés par un capitaine de réserve.

(Wikimedia Commons, domaine public)

« Avec l'œil aiguisé d'un expert et l'entrain de celui qui met du cœur à l'ouvrage, l'Empereur Guillaume, en inspectant le *Teutonic*, a aussitôt reconnu dans les canons de ce coureur des mers quelque chose de nouveau et d'innovant. [...] Il a personnellement manipulé et examiné la pièce, observant ses caractéristiques, et, se tournant vers son frère, dit : « Nous n'avons rien de ce genre mais il nous les faut, et tout de suite. »

Avant que l'Empereur ne parte, le détachement d'artilleurs a fait tirer un boulet à blanc pour la satisfaction particulière de l'invité distingué, qui s'est lui-même dit très satisfait du *Teutonic* sous tous ses aspects²⁷⁷. »

Guillaume II fut effectivement très impressionné par le *Teutonic* et les usages militaires qui pouvaient en être faits, ce qui aboutit à la création d'une série de paquebots rapides allemands, dont le *Kaiser Wilhelm der Grosse* fut le premier, en 1897²⁷⁸. Deux de ces navires allemands connurent d'ailleurs un service de croiseurs auxiliaires durant la Première Guerre mondiale, le *Kaiser Wilhelm der Grosse* et le *Kronprinz Wilhelm* étant chargés de missions de piraterie. La carrière militaire du premier s'arrêta dès le 26 août 1914, lorsqu'il fut attaqué au large du Rio Del Oro par le croiseur britannique *Highflyer*²⁷⁹. Le second poursuivit en revanche de nombreux raids contre des navires marchands durant l'automne 1914 jusqu'au printemps 1915, après quoi, en pénurie de charbon et son équipage victime d'une épidémie, il dut s'abriter dans un port américain, alors neutre²⁸⁰. L'exemple du *Teutonic* avait donc été porteur jusqu'au sein de la marine marchande allemande, bien que la plupart des gros paquebots allemands aient été maintenus au port (souvent aux États-Unis, du reste, ce qui leur valut d'être saisis lors de l'entrée en guerre de ces derniers), durant le conflit.

L'Amirauté et la White Star Line eurent cependant l'occasion d'expérimenter le service de guerre bien des années avant la Première Guerre mondiale. En octobre 1899 éclata en effet la Seconde Guerre des Boers, qui nécessita un apport massif de troupes en Afrique du Sud. Durant le conflit, les services des croiseurs auxiliaires ne furent cependant pas requis, et les marines marchandes durent avant tout fournir des transports de troupes. En la matière, la vitesse du *Majestic* et du *Teutonic* fut utilisée pour d'épisodiques voyages afin d'amener rapidement des renforts, mais d'autres navires comme le cargo *Nomadic* ou le plus ancien paquebot *Britannic*, désormais inutile sur l'Atlantique Nord, servirent plus durablement dans le cadre de la guerre. Au

²⁷⁷ « *White Star Line Steamship Teutonic* », art. cit.

²⁷⁸ Il sera question de la place du *Kaiser Wilhelm der Grosse* et de l'Allemagne dans la compétition commerciale en 2.11.

²⁷⁹ Si les Britanniques clamèrent avoir coulé le navire, il est en réalité plus probable qu'il ait été sabordé par son équipage après avoir été à court de munitions.

²⁸⁰ Le *Kronprinz Wilhelm* fut ensuite saisi par les Américains lors de leur entrée en guerre. Le récit de ses prises fut rapporté par l'un de ses lieutenants, Alfred von Niezychowski (VON NIEZYCHOWSKI, A., *The Cruise of the Kronprinz Wilhelm*, Londres, Selwyn, 1928).

total, une dizaine de navires de la compagnie participèrent ainsi à l'effort de guerre entre 1899 et 1902, les navires passant par Le Cap durant leurs voyages pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande s'ajoutant aux quatre paquebots réquisitionnés²⁸¹. La Cunard Line contribua également au conflit avec plusieurs navires : les *Catalonia*, *Pavonia*, *Cephalonia*, *Servia*, *Aurania* et *Umbria*. Les trois premiers, arrivés en fin de carrière, venaient d'être retirés de leur service commercial, tandis que pour les trois autres également anciens, les missions de transport de troupes furent une simple parenthèse avant un retour temporaire à des services secondaires de l'Atlantique Nord²⁸². Ce service reçut, bien entendu, subvention de la part de l'Amirauté²⁸³ : comme la White Star Line, la Cunard avait en effet un contrat avec l'Amirauté depuis les années 1880, selon lequel elle devait tenir certains navires en état et à disposition du gouvernement si le besoin s'en faisait sentir²⁸⁴.

Néanmoins, ces missions n'avaient pas grand-chose à voir avec le rôle de croiseur auxiliaire initialement défini : ce type de navire ne connut un réel baptême du feu qu'en 1914. Entre temps, l'Amirauté britannique s'intéressa non plus à la White Star Line, passée entre des mains américaines, mais à la Cunard, susceptible, à son tour, de bâtir des navires spécialement conçus pour être des croiseurs auxiliaires de qualité.

1.312 Concevoir des navires à usage militaire : le Lusitania et le Mauretania

Comme cela a été expliqué, la menace posée par l'International Mercantile Marine Company, trust du financier J.P. Morgan, incita le gouvernement britannique à aider au financement de nouveaux paquebots, le *Lusitania* et le *Mauretania*, mis en service en 1907 mais planifiés dès le début de la décennie²⁸⁵. Déjà, en 1899, les minutes du conseil d'administration de la Cunard Line témoignent du fait que la compagnie avait été contactée par l'Amirauté pour subventionner des navires déjà construits (le *Campania* et le *Lucania*) afin qu'ils soient adaptés pour devenir de

²⁸¹ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 88-89.

²⁸² HAWS, D., *Cunard Line*, *op. cit.*, p. 46-49.

²⁸³ D.42.B1.5 (LPU).

²⁸⁴ HYDE, F. E., *op. cit.*, p. 125.

²⁸⁵ Voir 1.212 sur la réponse britannique à la formation de l'IMM.

potentiels croiseurs auxiliaires, la requête demandant également que l'*Etruria*, l'*Umbria*, le *Servia* et l'*Aurania* soient tenus à disposition sans pour autant qu'une subvention ne soit versée²⁸⁶. En 1904 encore, l'Amirauté négociait avec les compagnies les procédures à appliquer en cas de réquisition, déclarant par exemple que tout navire surpris par le conflit en cours de traversée vers New York et susceptible d'être réquisitionné devrait décharger au plus vite sa cargaison, et rentrer à vide au Royaume-Uni dans les plus brefs délais²⁸⁷.

Dans le cas du *Lusitania* et du *Mauretania*, la situation fut bien entendu différente. Il s'agissait ici de concevoir des navires dès l'origine pour cette fonction, comme cela avait été le cas pour le *Teutonic*, mais en prenant en compte dix années d'évolution technique, tant sur le plan de la taille des navires que de leur vitesse. De fait, la préparation de ces navires fut une tâche complexe. Des spécifications précises furent imposées par l'Amirauté, avec nomination d'inspecteurs²⁸⁸.

La première concernait la vitesse moyenne des navires, qui devait être de 24,5 nœuds au moins par beau temps. Une vitesse inférieure exposait la compagnie à des retenues sur la subvention, et une vitesse inférieure à 23,5 nœuds l'aurait tout simplement exposée à un refus des navires et à l'abandon du contrat. Néanmoins, en la matière, la compagnie ne prit aucun risque et visa dès le départ une vitesse moyenne de 25 nœuds, au moins²⁸⁹. Dans ces conditions, la réflexion sur le type de propulsion à adopter fut assez poussée, comme l'exposa la revue *Engineering* :

« Au vu de l'immense puissance nécessaire pour propulser les navires à la vitesse attendue, la compagnie Cunard appela à son secours en septembre 1903 un comité composé d'ingénieurs expérimentés et éminents, afin d'étudier avec attention toute la question de la conception de sa machinerie. Après plusieurs mois de délibérations et d'enquêtes poussées, ce comité, en mars 1904, se prononça finalement en faveur de l'adoption de turbines Parsons [...], le plus puissant système de propulsion jamais installé sur un navire à vapeur²⁹⁰. »

²⁸⁶ D.42.B1.5 (LPU).

²⁸⁷ D.42.B1.6 (LPU).

²⁸⁸ *Idem*.

²⁸⁹ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 33-35.

²⁹⁰ WARREN, M.D., *Lusitania*, op. cit., p. 29.

Ce choix, comme on le verra dans la partie consacrée à la course à la vitesse, n'était pas anodin et impliquait une certaine prise de risque avec l'usage d'une technologie nouvelle, usage qui se révéla payant²⁹¹.

Autre point à traiter pour être accepté par l'Amirauté : la flottabilité du navire en cas de dégâts. À cette époque, les transatlantiques étaient pourvus de compartiments étanches transversaux qui assuraient leur flottabilité dans la plupart des cas : généralement, deux compartiments contigus pouvaient être endommagés (par un navire éperonnant un autre de façon perpendiculaire, par exemple) sans mettre en danger le navire²⁹².

Ceci n'était cependant pas suffisant pour des navires destinés au combat, et qui risquaient d'être attaqués par des bâtiments ennemis. Les risques de brèches multiples étant plus grands, il fut imposé de prévoir également un compartimentage latéral (voir plans de la page 135). Pour faire d'une pierre deux coups, les architectes de la Cunard placèrent les soutes à charbon tout le long de la coque : celles-ci pouvaient être totalement isolées au moyen de porte étanches. Ainsi, théoriquement, si le navire était percé au niveau d'une de ses soutes, celle-ci serait isolée et ne mettrait pas en danger l'intégrité du paquebot²⁹³.

Cette disposition des soutes à charbon et de façon plus large la vitesse du navire illustrent parfaitement comment la Cunard utilisa les impératifs militaires de l'Amirauté à son avantage commercial. La grande vitesse du *Lusitania* et du *Mauretania* étaient un avantage indéniable dans un contexte de course au Ruban bleu de plus en plus intensive avec l'Allemagne, et était un argument publicitaire de choix. Quant à la disposition des soutes, elle montre comment un impératif contraignant avait été affronté pour ne pas nuire à l'espace disponible à bord, et donc à la rentabilité commerciale du navire : le compartimentage peut en effet aisément causer

²⁹¹ Voir 2.11 sur la question de la course à la vitesse au début du XXe siècle et de l'utilisation du *Caronia* et du *Carmania* comme tests grandeurs nature afin de choisir la meilleure propulsion pour les navires.

²⁹² Ce genre de système fit ses preuves lors du naufrage du *Republic*, qui, malgré d'importants dégâts, mit plus d'une journée à sombrer, permettant le sauvetage de tous ses passagers. Ce cas et celui du *Titanic* seront étudiés bien plus en détail dans la partie 4.

²⁹³ WARREN, M.D., *Lusitania*, op. cit., p. 28.

des problèmes d'aménagement²⁹⁴. Aspects militaires et commerciaux étaient ainsi mêlés.

Cette question des compartiments latéraux se révéla pourtant être une très mauvaise idée. Lors des enquêtes consécutives au naufrage du *Titanic*, la question fut évoquée, certains témoins ayant mentionné le *Mauretania* et le *Lusitania* comme des exemples à suivre, qui auraient pu permettre d'éviter le drame. Mais l'architecte Edward Wilding, des chantiers Harland & Wolff, émit un avis contraire :

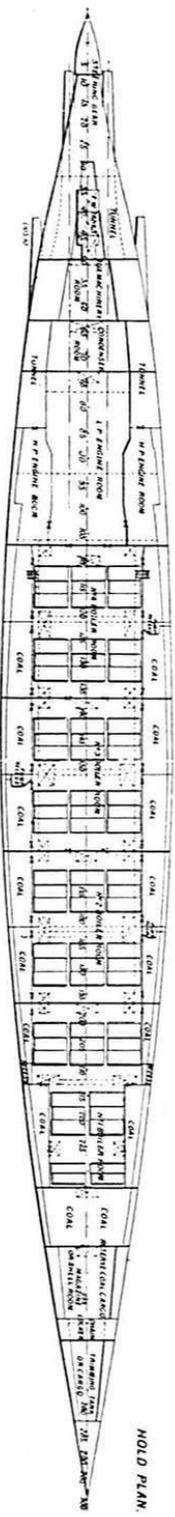
« Supposez que certaines de ces soutes à charbon ou compartiments latéraux soient inondées et que les portes soient closes d'un côté du navire. Cela produira une gêne considérable du navire, et rendra la mise à l'eau des canots de l'autre côté pratiquement impossible. Ceci supprimerait de fait pratiquement l'intérêt de la moitié des canots²⁹⁵. »

Les craintes de Wilding se révélèrent fondées trois ans plus tard, lors du naufrage du *Lusitania* en 1915. Torpillé par tribord, le navire fut inondé par deux de ses soutes à charbon latérales, puis l'eau se propagea aux salles des chaudières adjacentes. Plus encore, très peu de temps après l'explosion, une seconde, venue de l'intérieur, secoua plus fortement le navire²⁹⁶. Les origines de cette explosion sont inconnues, et les pilonnages auxquels s'est livrée la marine britannique en utilisant l'épave comme cible d'entraînement ne permettront pas d'en tirer d'indices probants. Si certains ont vu là la preuve que le navire transportait armes et munitions, il semble plus probable, vu l'emplacement, qu'elle provienne du charbon lui-même, ou de l'appareil évaporatoire du navire. Dans tous les cas, celui-ci prit très rapidement une gêne importante sur tribord, qui empêcha la mise à la mer d'un grand nombre de canots dont beaucoup ne purent simplement atteindre l'eau intacts. Le dispositif qui était ainsi censé assurer la sécurité du paquebot se révéla accélérer sa perte.

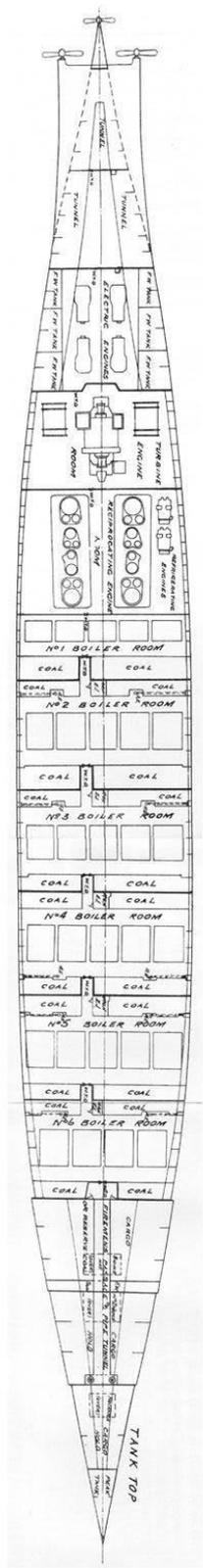
²⁹⁴ Les classes inférieures en faisaient généralement les frais, les compartiments touchant surtout les ponts dans les profondeurs du navire. Ainsi, la salle à manger de 3^e classe de l'*Olympic* et du *Titanic* était coupée en deux par une cloison étanche, chose qui n'aurait pas été envisageable en première classe.

²⁹⁵ *BI*, p. 512.

²⁹⁶ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 71.



Plan du pont inférieur du *Lusitania* : on remarque que les soutes à charbon (« coal ») sont situées dans les flancs du navire et encadrent les salles des chaudières (« boiler rooms ») (Plan dans le domaine public, Wikimedia Commons)



Plan du pont inférieur du *Titanic* : on remarque que les soutes à charbon et les salles de chaudières sont parallèles et alternées le long du navire. (Plan dans le domaine public, Association Française du *Titanic*)

Restait enfin la question de préparer le navire à accueillir d'éventuels canons, comme cela avait été le cas du *Teutonic*. Comme les autres, cette question fut soumise au conseil d'administration qui suivit les consignes de l'Amirauté²⁹⁷. Cette disposition n'était, du reste, pas la plus problématique. Comme le prouva l'expérience de la Première Guerre mondiale, durant laquelle plusieurs paquebots furent équipés de canons sans avoir été conçus pour (par exemple l'*Olympic*), cette installation n'était pas complexe. Sur la question des canons, un fait étonnant mérite d'être signalé, en ce qui concerne la White Star Line. Celle-ci mit en service, en 1913, le *Ceramic* sur sa ligne australienne. Il est intéressant de noter que, lancé en décembre 1912, plus d'un an avant la guerre, le navire fut dès l'origine équipé de canons à sa poupe, pour des raisons inconnues²⁹⁸... Aucune archive interne à la White Star Line ou aux chantiers concernant le *Ceramic* n'ayant pu être consultée, pour peu que de tels documents existent, la raison de cet équipement pour le moins incongru en temps de paix reste à éclaircir.

À leur mise en service en 1907, le *Lusitania* et le *Mauretania* étaient conformes aux désirs de l'Amirauté, et étaient les plus gros croiseurs auxiliaires potentiels en service. Un plus gros navire au profil similaire les suivit en 1914, l'*Aquitania*, mais les minutes du conseil d'administration ne font pas mention, cette fois-ci, de spécifications de l'Amirauté²⁹⁹, ce qui n'empêcha pas le navire d'être réquisitionné comme croiseur auxiliaire quelques mois après sa mise en service³⁰⁰.

La France, pour sa part, ne fut pas en reste, quoique plus discrètement : la convention postale de 1913 inclut en effet un article imposant la possibilité de faire transformer tous les nouveaux navires en potentiels navires de guerre (ce qui ne put être mis en application avant le conflit), mais elle demandait également que les plans de navires plus anciens soient remis au ministère de la Marine de façon à pouvoir juger des transformations les plus judicieuses à apporter en cas d'affrontements³⁰¹. De fait, plusieurs navires de la Compagnie générale transatlantique furent également

²⁹⁷ D.42.B1.6 (LPU).

²⁹⁸ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 164.

²⁹⁹ D.42.B1.8 (LPU).

³⁰⁰ D.42.B1.9 (LPU).

³⁰¹ Article 13 du cahier des charges de la convention postale de 1913, 1997 004 6055 (AFL).

transformés en croiseurs auxiliaires, bien que n'ayant pas été conçus explicitement à cet effet.

Le concept des croiseurs auxiliaires était donc désormais bien ancré, et la Cunard Line était, en la matière, le principal partenaire de l'Amirauté britannique. Ces plans bien rodés devaient désormais être mis à l'épreuve de la réalité, ce qui fut le cas durant l'été 1914 avec la Première Guerre mondiale.

1.32 À l'épreuve de la Première Guerre mondiale

L'éclatement de la Première Guerre mondiale vint renverser les théories établies jusque-là. Il apparut ainsi dès le départ, par exemple, que le *Mauretania* ne pourrait être un croiseur auxiliaire utile au vu de sa taille et de sa consommation de charbon. Face au conflit, l'Amirauté et les compagnies durent, qui plus est, faire face à des défis nouveaux, notamment les risques de torpillage sous-marins et les attaques aériennes.

Surtout, tant au Royaume-Uni qu'en France, les paquebots trouvèrent rapidement un usage plus adapté à leur vitesse et à leur grande taille, que ce soit comme navires hôpitaux ou comme transports de troupes et de matériel. Il s'agira de voir comment s'organisa concrètement ce genre d'usage.

À côté de ce – dangereux – service militaire, les compagnies durent aussi continuer à assurer un service civil minimum sur l'Atlantique, les activités économiques ne cessant pas malgré le conflit. Il conviendra donc de voir quelles furent les dispositions prises pour ce service, mais aussi d'appréhender les risques encourus, à travers l'exemple des naufrages du *Lusitania* et de l'*Arabic*, lourds en pertes civiles.

1.321 Les projets à l'épreuve de la réalité

Dès le début de la Première Guerre mondiale, de nombreux navires furent réquisitionnés. Ainsi, en vertu des accords qui la liaient à l'Amirauté, la Cunard Line dut aussitôt fournir ses navires les plus récents. Le 5 août, son conseil d'administration fut informé que l'*Aquitania* et le *Caronia* étaient réquisitionnés, le *Lusitania*, le

Mauretania et le *Carmania* devant les suivre dès qu'ils seraient rentrés au Royaume-Uni³⁰².

Néanmoins, dès le 19 août suivant, l'Amirauté informa que le *Lusitania* et le *Mauretania* ne seraient pas convertis en croiseurs auxiliaires, contrairement à ce qui avait été prévu durant leur construction : une prime pour un mois de service serait versée pour le *Lusitania*, mais le contrat du *Mauretania* était tout simplement annulé. De même, il fut annoncé que l'*Aquitania* serait rendu à la compagnie dès la fin du mois de septembre 1914³⁰³.

Comment expliquer ce changement de plans ? Il s'avéra rapidement que ces navires étaient trop gros et surtout trop gourmands en ressources pour servir de façon judicieuse à des missions de patrouille, qui étaient celles généralement attribuées aux croiseurs auxiliaires. En revanche, le *Caronia* et le *Carmania*, ainsi que le plus récent *Laconia*, plus lents et petits, furent équipés de canons et affectés à des missions militaires³⁰⁴.

Si les rapports internes de la White Star Line ne semblent pas avoir subsisté pour donner sa perception des événements, il apparaît néanmoins qu'elle fit également l'objet de réquisitions de ce type : le *Teutonic*, l'*Oceanic*, le *Celtic* et le *Cedric* rejoignirent ainsi le 10^e escadron de croiseurs dans ses missions³⁰⁵.

Enfin, tenue au secret dans ses rapports de 1914 à 1918, la Compagnie générale transatlantique dressa un rapide bilan de son activité de guerre en 1919. Quatre navires y sont mentionnés comme ayant été réquisitionnés comme croiseurs auxiliaires : *La Touraine*, *La Savoie*, *La Lorraine* et *La Provence*, sans que les dates soient connues³⁰⁶. Marthe Barbance signala dans son histoire de la compagnie que les quatre navires avaient été conçus en vue d'être facilement transformés en croiseurs auxiliaires³⁰⁷. Cependant, les rapports du conseil d'administration précédant leur construction ne mentionnaient pas de contrats de type militaire, et les archives traitant de ces navires précisément sont très rares et ne permettent pas d'éclairer le contexte d'éventuels accords. Selon Barbance, néanmoins, l'État-major français

³⁰² D.42.B1.9 (LPU).

³⁰³ *Idem*.

³⁰⁴ HYDE, F.E., *op. cit.*, p. 161.

³⁰⁵ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 124.

³⁰⁶ Rapport du CA à l'AG de 1919, 1997 004 5209 (AFL).

³⁰⁷ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 209.

n'accordait qu'une importance secondaire au rôle de la marine marchande, et ces paquebots furent utilisés pour assurer le blocus de l'Allemagne, jusqu'à ce que *La Touraine* et *La Lorraine* soient rapidement rendues à leur service postal³⁰⁸.

Une similitude revient dans tous les cas : tous les paquebots de taille intermédiaire (10 000/20 000 tonneaux environ) des trois compagnies étudiées furent, au moins temporairement, réquisitionnés comme croiseurs auxiliaires. En revanche, les plus gros navires se révélèrent très vite inutiles dans cette fonction : le *France* de la C.G.T. et l'*Olympic* de la White Star ne furent pas sollicités, et si les trois géants de la Cunard furent un temps appelés sous les drapeaux, seul l'*Aquitania* servit effectivement comme croiseur auxiliaire, pour une durée de moins de deux mois.

Dès le début du conflit, également, il apparut aux autorités britanniques que les paquebots pouvaient avoir une utilité afin de faire venir les troupes de l'Empire britannique en Europe. Ainsi, par exemple, un convoi de 32 navires répartis en escadrons aux destinations séparées quitta, fin 1914, la baie de Gaspé, avec plusieurs dizaines de milliers de soldats canadiens. Parmi les navires se trouvaient le *Laurentic* et le *Megantic*, du service canadien de la White Star, ainsi que le *Franconia* de la Cunard³⁰⁹.

Néanmoins, dans un premier temps, l'activité des compagnies put en partie se maintenir, comme on le verra : même en temps de guerre, les échanges ne cessaient pas. Cela n'empêcha pas quelques réquisitions particulières : à partir de 1915, l'effort de guerre se fit plus pressant. Ainsi, trois navires de la ligne canadienne de la Cunard devinrent, temporairement, des navires prison³¹⁰. L'offensive des Dardanelles renforça encore ces réquisitions.

En avril 1915 débuta en effet la campagne de Gallipoli, durant laquelle de nombreux hommes furent envoyés à travers la Méditerranée pour combattre l'Empire ottoman entré en guerre. Dès le début du mois de mai, alors qu'elle venait de perdre le *Lusitania* en service civil, la Cunard Line apprit la réquisition par l'Amirauté, pour

³⁰⁸ *Idem*, p. 209-210.

³⁰⁹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 138.

³¹⁰ HYDE, F.E., op. cit., p. 161.

« besoins urgents », du *Mauretania* et de l'*Aquitania*³¹¹. Les deux navires servirent aussitôt de transports de troupes afin d'amener dès que possible un contingent d'hommes à destination. Ainsi, le *Mauretania* transporta 10 000 hommes en l'espace de trois voyages, échappant de peu à un torpillage³¹². De même, entre mai et août, l'*Aquitania* eut l'occasion de transporter 30 000 hommes et échappa, lui aussi, à un torpillage³¹³.

La France ne fut pas en reste : le paquebot *France* fut réquisitionné et, pour des raisons pratiques, renommé *France IV*. Début mai 1915, il eut la charge d'amener les forces de la 156^e division d'infanterie du général Bailloud sur le front où la situation était critique. Un commissaire du navire, devenu directeur honoraire de la compagnie, André Cambiaggio, fit ainsi un récit du voyage consigné dans les archives de l'entreprise :

« Nous sommes partis de Toulon le 2 mai, à dix heures du soir, faisant route sur Mudros (Île de Lemnos) à quinze nœuds, avec 82 officiers comprenant le Général Bailloud et son état-major, et 3 204 sous-officiers et soldats. [...]

Les troupes de la division Bailloud étaient attendues avec la plus grande anxiété. Dans la nuit du 3 au 4, la division d'Amade avait été attaquée par surprise et avait perdu du terrain³¹⁴. »

Dans ce contexte très tendu, les renforts étaient attendus et le débarquement se fit dans des conditions catastrophiques, alors que le navire lui-même était régulièrement en danger :

« Les moyens de débarquement du matériel sont insuffisants. Personne n'est là pour centraliser ce service. [...] Le *Henri IV* et le *Jauréguibéry* qui se trouvent là n'ont, paraît-il, que très peu de munitions. Ce sont des corps sans âme. Nous avons compté dans la rade 104 navires de guerre ou de commerces français ou anglais.

[...]

Nous avons reçu, dans la nuit du 7 au 8, 8 104 blessés dont deux sont décédés dans la journée. Parmi eux beaucoup étaient arrivés par *France*. Dans

³¹¹ D.42.B1.9 (LPU).

³¹² LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 99-100.

³¹³ CHIRNSIDE, M., *RMS Aquitania, « The Ship Beautiful »*, op. cit., p. 31.

³¹⁴ 1997 004 6083 (AFL). Récit reproduit en version intégrale en annexe.

l'après-midi, la bataille a fait rage. Des militaires restés à bord pour surveiller le débarquement du matériel et des chevaux disaient n'avoir vu, à aucun moment, un feu d'artillerie aussi intense sur le front occidental, même pendant la bataille de la Marne. Un Taube³¹⁵ a survolé la rade et a jeté quelques bombes dont une est tombée près de notre avant. Il a été canonné par les navires de guerre et poursuivi par un avion britannique³¹⁶. »

Finalement, le bilan de la bataille fut lourd :

« Du 8 au soir à ce matin une heure, nous avons reçu 498 blessés, bien que nous ayons déclaré que nos deux médecins étaient dans l'impossibilité de leur donner des soins immédiats. [...] Une partie de ces blessés avaient été nos passagers. Le régiment que nous avons transporté, le 8^e col. Mixte, a perdu la plupart de ses officiers ; le colonel est blessé grièvement, les trois chefs de bataillon ont été tués ainsi que quatre capitaines. Les lieutenants sont tués ou blessés³¹⁷. »

Après les transports de troupes valides, la bataille des Dardanelles allait nécessiter des secours pour les très nombreux blessés. Le *France IV* refit ainsi une traversée comme transport de troupes, mais il fut rapidement envisagé d'en faire un navire hôpital.

Il ne fut pas seul : en septembre 1915, l'*Aquitania* fut transformé en navire hôpital d'une capacité de 4 000 personnes pour aller secourir les soldats blessés et les rapatrier³¹⁸. Le même mois et jusqu'en février 1916, le *Mauretania* fut également affecté à la même tâche. Dans les deux cas, l'Amirauté paya à la compagnie les travaux de transformation, ainsi qu'une prime mensuelle pour l'usage du navire³¹⁹. Les géants de la White Star Line furent également mis à contribution : en septembre, l'*Olympic* fut réquisitionné pour continuer à transporter des troupes fraîches en Méditerranée, ce qui lui valut également plusieurs attaques, notamment aériennes³²⁰. De plus, le *Britannic*, encore inachevé dans les chantiers Harland & Wolff, fut également réquisitionné et terminé comme navire hôpital, pour assurer un service à destination

³¹⁵ Avion allemand utilisé au tout début du conflit.

³¹⁶ 1997 004 6083 (AFL).

³¹⁷ *Idem*.

³¹⁸ CHIRNSIDE, M., *RMS Aquitania*, « *The Ship Beautiful* », *op. cit.*, p. 33.

³¹⁹ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, *op. cit.*, p. 100-101.

³²⁰ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, *op. cit.*, p. 96-97.

de Mudros, près des Dardanelles. Entre décembre 1915 et novembre 1916, il effectua un total de six voyages (avec une pause de plusieurs mois entre le troisième et le quatrième, durant laquelle il fut envisagé de le préparer pour son service commercial). Le sixième voyage s'acheva prématurément durant l'aller, lorsqu'une explosion fit couler le navire au large de l'île de Kéa. Il n'est pas du ressort de ce travail de s'attarder sur la question du naufrage du *Britannic*, qui a déjà fait l'objet de travaux sérieux auxquels elle ne pourrait pas ajouter grand-chose³²¹.

Il convient surtout de relever que la grande question subsistant encore autour du naufrage est de savoir s'il coula à cause d'une mine ou d'une torpille, le dernier cas impliquant un crime de guerre. L'enquête, très brève, menée à l'époque, aboutit à la conclusion qu'il s'agissait probablement d'une mine, sans pouvoir être catégorique. Les expéditions menées sur l'épave, notamment par le commandant Cousteau, ont fait surgir l'hypothèse d'une explosion supplémentaire venue de l'intérieur, mais, de façon générale, la disposition actuelle du paquebot ne permet pas d'enquêter avec précision sur les causes du drame. Celui-ci causa néanmoins une claire émotion au Royaume-Uni, s'inscrivant dans la continuité du naufrage de plusieurs navires-hôpitaux³²². Le drame du *Britannic* permit ainsi de renforcer l'image d'Allemands sans pitié méprisant les règles habituelles de la guerre.

Le *France IV*, pour sa part, n'effectua pas de missions comme navire-hôpital à destination des Dardanelles : il fut cependant converti, entre novembre 1915 et mai 1917 (avec une pause courant 1916), effectuant plusieurs rotations jusqu'à Corfou et Salonique, notamment pour aller chercher des blessés serbes sur le front des Balkans. Il transporta au total plus de 30 000 blessés durant cette période³²³.

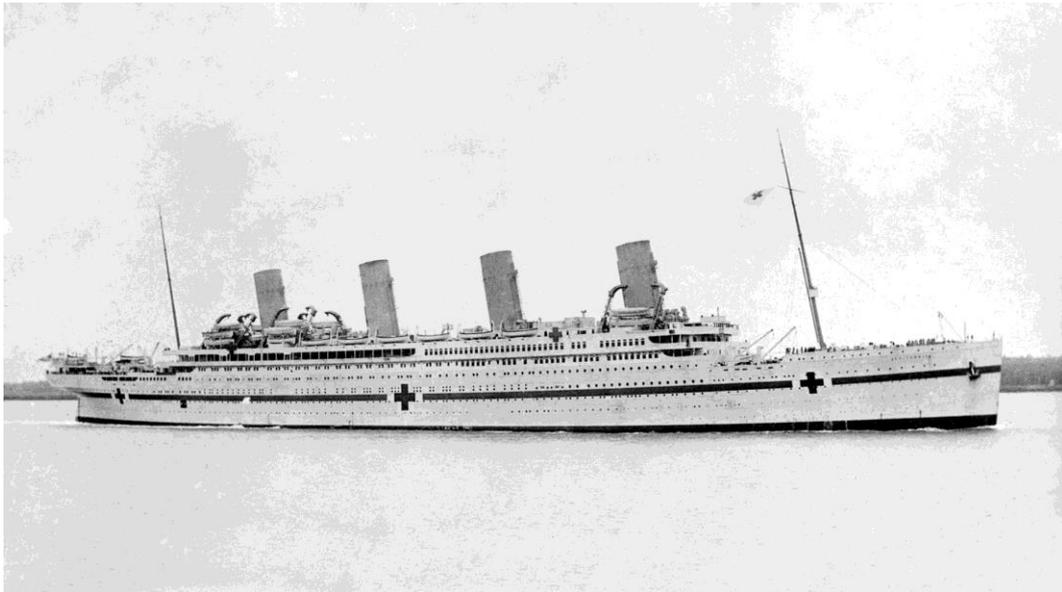
Sans préciser les dates, le rapport sur les années de guerre établi en 1919 par le conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique mentionna par ailleurs que sa compagnie avait fourni plusieurs autres paquebots comme navires-hôpitaux, sans que l'on sache pour quel usage précis : il s'agissait des paquebots *Flandre*, *Lafayette*, *La Navarre* et *Charles-Roux*³²⁴.

³²¹ Voir notamment CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 222-295.

³²² *Idem*, p. 267.

³²³ 1997 004 6083 (AFL).

³²⁴ Rapport du CA à l'AG de 1919, 1997 004 5209 (AFL).



Le *Britannic* est ici peint aux couleurs signalant son statut de navire-hôpital : coque blanche barrée d'un trait vert, croix rouges (éclairées la nuit) et cheminés jaunes étaient censées l'identifier clairement comme tel, afin que les bâtiments ennemis l'épargnent conformément aux lois de la guerre.

(Wikimedia Commons, domaine public)

En 1917, le ministère des transports britannique mit en place le *Liner Requisition Scheme*, opération qui lui permit, dans les faits, de prendre possession de toutes les flottes de paquebots britanniques pour leur attribuer les missions les plus adaptées³²⁵. Pour certains navires, cela ne changea pas grand-chose : les paquebots mixtes du service néo-zélandais de la White Star Line, par exemple, restèrent sur leur ligne où ils étaient utiles au ravitaillement de l'Europe ; ils étaient simplement susceptibles de devoir donner une plus grande priorité à l'effort de guerre. La White Star se consacra ainsi totalement aux besoins militaires, les *Big Four* étant même en partie transformés en pétroliers, transportant d'importantes quantités de mazout à travers l'Atlantique en plus de leurs troupes et les navires de la compagnie transportèrent au total près de 550 000 soldats (dont 200 000 à bord de l'*Olympic*) et plus de quatre millions de tonnes de marchandises et de matériel³²⁶. Pour les plus gros paquebots, notamment l'*Aquitania*, le *Mauretania* et l'*Olympic*, les dernières années

³²⁵ L'ordre de lancement du *Liner Requisition Scheme* peut être consulté aux National Archives de Kew, cote MT 25/7. Cela n'a matériellement pas pu être fait durant ces recherches, mais permettrait d'ouvrir des pistes supplémentaires sur la gestion de la flotte britannique durant la Première Guerre mondiale.

³²⁶ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 128

du conflit furent consacrées à du transport de troupes sur l'Atlantique, d'abord du Canada, puis des États-Unis après l'entrée en guerre de ces derniers. Une mesure similaire fut prise, en France, au printemps 1918 comme le souligna le rapport du conseil d'administration de cette année-là :

« Nous sommes, en outre, en présence d'une politique nouvelle adoptée par les pouvoirs publics, que nous considérons comme très grave pour le rendement de notre flotte nationale et pour l'avenir de notre marine marchande ; mais l'esprit de discipline qui s'impose en temps de guerre nous a fait un devoir de nous incliner sans protester. La réquisition de tous les navires de commerce s'est effectuée depuis le mois d'avril. L'avenir permettra de juger les conséquences de la décision prise par le Gouvernement et le Parlement. Notre rôle, en ce moment, doit consister à faire tous nos efforts pour que le nouveau régime donne les meilleurs résultats dans l'utilisation de la flotte de commerce, au double point de vue de la fréquence des voyages et des conditions techniques de l'exploitation. Cette réquisition consiste essentiellement, vous le savez, dans la gérance de notre flotte par nous-mêmes pour le compte de l'État [...] ³²⁷. »

Au total, tous les paquebots de la compagnie qui n'avaient pas servi comme croiseurs auxiliaires, éclaireurs ou navires-hôpitaux servirent de transports de troupes, la compagnie estimant à au moins un million le nombre d'hommes transportés ³²⁸. Il est à noter que, pour satisfaire ses missions, l'entreprise dut affréter des navires supplémentaires, et reçut de l'État la gestion d'autres flottes ³²⁹. Ce fut également le cas de la Cunard Line ³³⁰ et, vraisemblablement, de la White Star Line qui reçut la gérance de navires en construction comme le *Justicia* et le *Belgic*, qui ne lui étaient pas destinés à l'origine. Ces questions dépassent cependant nettement le cadre ce travail, restreint à l'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord, mais pourraient avantageusement faire l'objet de recherches sur l'implication de ces compagnies dans l'effort de guerre.

³²⁷ Rapport du CA à l'AG de 1918, 1997 004 5209 (AFL).

³²⁸ Rapport du CA à l'AG de 1919, 1997 004 5209 (AFL).

³²⁹ *Idem*.

³³⁰ D.42.B1.10 (LPU).

Celui-ci, quoi qu'il en soit, pénalisa fortement les services transatlantiques classiques des entreprises, ce qui ne signifie pas pour autant qu'ils furent totalement abandonnés, malgré les grands dangers qu'ils impliquaient.

1.322 Maintenir les activités malgré tout : pertes civiles sur l'Atlantique

Malgré l'éclatement du conflit, la ligne transatlantique dut, dans un premier temps, être maintenue. Alors que le conflit semblait devoir être bref, les échanges transatlantiques devaient être poursuivis. Qui plus est, nombre de civils américains cherchaient à fuir le continent dès que possible. Néanmoins, le danger apparut comme réel et, au début du conflit, la France suspendit totalement son trafic :

« Dès les premiers jours d'Août, la présence de navires de guerre et de croiseurs auxiliaires ennemis dans les différentes mers fréquentées par notre flotte a apporté une gêne considérable dans nos services et a même nécessité pendant quelques temps l'arrêt complet, dans les ports, des navires en partance et la rentrée immédiate de ceux qui ont pu être prévenus au cours de leur voyage. Le 5 Août, le Ministre de la Marine, usant des pouvoirs qui lui sont conférés par les dispositions de nos cahiers des charges, nous a signifié la suspension complète de tous les services transatlantiques³³¹. »

Néanmoins, très vite, il apparut que les navires allemands n'étaient pas aussi dangereux qu'on l'avait craint, le blocus britannique étant efficace. Aussi, des traversées reprirent rapidement, à commencer par le *France* qui rapatria des touristes avec l'autorisation du Ministre des Affaires Étrangères³³². Le rapport établi par le conseil d'administration en 1915 expliqua ainsi la situation :

« Beaucoup de voyageurs se trouvant surpris en France par la déclaration de guerre, demandèrent instamment leur retour immédiat dans les trois Amériques, et le Gouvernement reconnut la nécessité de prendre des mesures pour faciliter l'exode de ces nombreux étrangers. C'est ainsi que sur New-York, il fallut non seulement remettre en service ceux de nos paquebots réguliers n'étant pas réquisitionnés, mais aussi leur adjoindre d'autres unités. L'interruption du service sur la ligne postale de New-York fut donc

³³¹ Rapport du CA à l'AG de 1915, 1997 004 5209 (AFL).

³³² 1997 004 6083 (AFL).

relativement courte et le service put être assuré [...] avec des navires secondaires, il est vrai, mais suffisants pour les besoins des relations entre la France et les États-Unis. Ces transports furent effectués rapidement, à la satisfaction du Gouvernement américain qui nous a exprimé tous ses remerciements [...]»³³³.

Très vite, néanmoins, la compagnie dut s'adapter à ce qui devait devenir sa routine de guerre – durant les premières années, du moins – la ligne transatlantique étant profondément modifiée par le conflit. Les flux migratoires étaient en effet taris, le tourisme également, mais, malgré tout, bien des personnes devaient continuer à traverser l'Atlantique, de même que le courrier, et des marchandises de plus en plus vitales. Qui plus est, les principaux navires de la compagnie étaient réquisitionnés ; le service postal de l'Atlantique Nord en temps de guerre fut donc assuré par des navires anciens, secondaires ou venus d'autres lignes : *La Touraine*, le *Chicago*, le *Rochambeau*, le *Niagara* et l'*Espagne*, afin de maintenir des rotations régulières³³⁴.

La White Star Line fit un choix similaire, qui fut, pour sa part, simplifié par sa présence au sein de l'International Mercantile Marine Company. Des navires de son service express d'avant-guerre (*Teutonic*, *Oceanic*, *Olympic*), ne restait que le dernier à ne pas avoir été réquisitionné. De même, sur son service lent, elle avait été privée du *Cedric* et du *Celtic* dès le début du conflit. Une réorganisation s'imposait donc. L'*Olympic* poursuivit son service commercial quelques temps : il resta sur la ligne transatlantique jusqu'à la fin du mois d'octobre 1914, ce qui lui permit de participer, lors de sa dernière traversée avant sa mise au repos, au sauvetage des marins du navire de guerre britannique HMS *Audacious*, qui avait sombré après avoir heurté une mine³³⁵.

Même après avoir retiré son navire principal, qu'il n'était pas utile d'exposer au danger dans une période par ailleurs commercialement assez molle, la White Star Line conservait encore plusieurs navires intermédiaires sur la ligne : le *Baltic* et l'*Adriatic*, mais aussi le *Cymric* et l'*Arabic*, à l'origine sur la ligne de Boston³³⁶. Enfin, la Belgique

³³³ Rapport du CA à l'AG de 1915, 1997 004 5209 (AFL).

³³⁴ *Idem*.

³³⁵ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, *op. cit.*, p. 89-92.

³³⁶ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 124-125.

ayant été envahie, les navires de la Red Star Line, autre entreprise de l'IMM, passèrent, pour certains, à la White Star qui utilisa ainsi le *Lapland*, le *Vaderland* et le *Zeeland*. Ces derniers navires durent d'ailleurs être renommés *Northland* et *Southland* dès 1915, pour éviter d'avoir des noms à consonance trop germanique³³⁷ ...

Du côté de la Cunard Line, le maintien fut moins facile, ses navires intermédiaires étant moins nombreux et ayant été sollicités pour l'effort de guerre. Elle gardait, certes, l'usage du *Lusitania*, du *Mauretania* et de l'*Aquitania* après la tentative avortée de les utiliser comme croiseurs auxiliaires³³⁸. Mais il fut vite évident que l'exploitation du trio serait impossible, tant en termes de personnel (de trop nombreux mobilisés, notamment parmi les cohortes de chauffeurs et soutiers) que de budget (impossible de rentabiliser facilement ces navires vu leur consommation de charbon, la clientèle étant trop peu nombreuse). Des trois navires, seul le *Lusitania* resta sur la ligne transatlantique, les deux autres étant stationnés à quai. Pour des raisons d'économie, une de ses salles de chaudières fut néanmoins fermée, permettant de diminuer le personnel et de réduire la consommation du navire. Celui-ci ne devait plus circuler qu'à vitesse modérée (21 nœuds), chose qui n'était pas idéale au vu des nombreuses menaces de torpillage³³⁹ ...

C'est ainsi que le *Lusitania*, torpillé par le sous-marin allemand *U-20* le 7 mai 1915, sombra en une vingtaine de minutes, causant la mort d'environ 1 200 personnes. Le torpillage du *Lusitania* est de ces sujets qui ont fait couler beaucoup d'encre, et à l'historiographie duquel ce travail ne saura apporter beaucoup d'éléments complémentaires. Peu après les événements, une enquête officielle fut menée au Royaume-Uni par le commissaire aux naufrages Lord Mersey³⁴⁰.

La question fut, à l'époque, de déterminer les responsabilités mais l'enquête était en réalité biaisée dès le départ. Il importait de façon évidente de mettre en cause l'ennemi allemand, et donc le capitaine du sous-marin torpilleur, considéré comme

³³⁷ *Idem.*

³³⁸ D.42.B1.9 (LPU).

³³⁹ HYDE, F. E., *op. cit.*, p. 160-161.

³⁴⁰ Lord Mersey avait, trois ans plus tôt, été chargé de la commission d'enquête britannique sur le naufrage du *Titanic*, comme on le verra en 4.12.

auteur d'un crime de guerre. Ce fut ainsi la conclusion de l'enquête officielle³⁴¹. Depuis, néanmoins, de nouvelles considérations ont émergé. D'une part, les travaux plus récents, notamment ceux de Colin Simpson dans les années 1970, ont révélé que le *Lusitania* transportait également une cargaison de ravitaillement à destination des britanniques³⁴².

D'autre part, nombreux sont ceux qui ont souligné que les autorités allemandes avaient prévenu que la zone d'approche des côtes irlandaises et britanniques serait une zone où les navires marchands seraient systématiquement attaqués car jugés contrevenir au blocus imposé par l'Allemagne. Dans ces conditions, il peut difficilement être jugé comme sage d'avoir permis au *Lusitania* de circuler, avec de nombreux civils dont des Américains, alors neutres, dans une telle zone et à vitesse réduite. Ceci a parfois suscité la suspicion : le choc de la mort de civils américains ayant finalement contribué à préparer l'opinion à entrer en guerre, le naufrage du *Lusitania* n'aurait-il pas pu être arrangé, ou encouragé, pour accélérer cette entrée dans le conflit ? À ce sujet, J. Kent Layton, auteur de plusieurs ouvrages sur le navire, appelle à ne pas sombrer dans la téléologie : à l'époque du naufrage, au contraire, les Britanniques avaient émis plusieurs avis indiquant que les États-Unis leur étaient bien plus utiles comme fournisseurs, neutres, de ravitaillement, qu'engagés dans un conflit qui les aurait poussés à réserver leur matériel pour leurs armées, délaissant les forces britanniques qui en dépendaient³⁴³.

Si l'on ne pourra s'attarder ici sur ces aspects relevant de la diplomatie internationale dans le cadre de la guerre, cette thématique gagnerait sans aucun doute à être éclaircie à l'aune d'archives longtemps restées secrètes. Bien entendu, ni les documents internes de la Cunard Line, ni le rapport officiel de Lord Mersey ne firent mention d'une quelconque faute, volontaire ou non, des Britanniques³⁴⁴. Le naufrage du *Lusitania* fut dans tous les cas la preuve que le trafic transatlantique restait pour le moins dangereux en temps de guerre, du fait de l'usage croissant de sous-marins. Ce naufrage, bien que choquant, ne marqua pourtant pas l'arrêt de ce – maigre – trafic.

³⁴¹ Voir le rapport officiel, disponible en version numérique en annexe du *Titanic Inquiry Project*, au lien suivant : <http://www.titanicinquiry.org/Lusitania/lucy01.php>

³⁴² SIMPSON, C., *Lusitania*, Prentice Hall Press, 1972.

³⁴³ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios, op. cit.*, p. 63.

³⁴⁴ L'Amirauté retint néanmoins de lourdes charges contre le capitaine William Turner, bien que celui-ci en ait ensuite été exonéré.

Ainsi, en août suivant, l'*Arabic* fut torpillé dans la même zone et sombra en sept minutes. Sur les 434 personnes à bord, 44 périrent, dont quelques passagers, parmi lesquels figuraient deux Américains. Une nouvelle fois, donc, des civils américains mouraient dans le conflit, attisant les rancœurs contre une Allemagne jugée de moins en moins respectueuse des règles de la guerre. Des négociations permirent cependant de rassurer les États-Unis, peu désireux encore d'entrer dans le conflit ; quant au capitaine du sous-marin, il justifia son geste par la peur d'être éperonné par le navire marchand³⁴⁵. Cette crainte n'était pas forcément infondée : en 1918, l'*Olympic* éperonna et coula un sous-marin qui l'avait attaqué. Néanmoins, elle reste une excuse assez facile d'autant que l'*Arabic* fut coulé sans aucune forme de sommation.

Cependant, le trafic commercial se poursuivait, mais dans une situation différente comme en témoigne le rapport du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique, en 1916 :

« L'année dernière, à pareille époque, nous signalions l'impossibilité de vous fournir des renseignements dans la forme habituelle, en raison des profondes modifications apportées par la guerre à l'organisation des différents réseaux ; ces modifications se sont encore accentuées et notre trafic normal qui comprenait à la fois les transports de passagers de cabines, d'émigrants et de marchandises, n'est plus guère composé actuellement que du seul élément des marchandises. Cependant, nous avons maintenu toutes nos lignes régulières et postales, le Gouvernement ayant manifesté le désir de voir subsister les relations maritimes avec les différentes nations desservies avant la guerre par votre compagnie. Il était de notre devoir de nous efforcer de réaliser ce désir [...] Le mouvement des voyageurs, déjà considérablement ralenti après l'exode du début de la guerre, a été en diminution constante³⁴⁶. »

Cette tendance est d'ailleurs confirmée par deux naufrages connus par la White Star Line en 1916. Le 8 mai, le *Cymric* connut, un an et un jour après le *Lusitania*, le même sort, du fait du même sous-marin. Affecté à la même ligne que l'*Arabic* et navire

³⁴⁵ EATON, J. et HAAS, C., *Falling Star, Misadventures of White Star Line Ships*, Patrick Stephens Ltd, 1989, p. 187.

³⁴⁶ Rapport du CA à l'AG de 1916, 1997 004 5209 (AFL).

du même genre, il ne transportait en revanche pas de passagers et son naufrage ne causa que cinq victimes dans l'équipage³⁴⁷. Autre navire transporteur de marchandises dans le cadre de son service commercial, le cargo *Georgic* fut arraisonné par le croiseur *Möwe* en décembre 1916, puis sabordé. S'il était officiellement en service commercial, les nombreux chevaux qu'il transportait, de même que les barils de pétrole qui encombraient ses cales, témoignent néanmoins que, comme tous les navires de l'époque, il contribuait à l'effort de guerre³⁴⁸.

Le trafic de passagers ne cessa pas totalement : en 1917, pour l'année précédente, la Compagnie générale transatlantique parla encore pour la ligne de New York d'un trafic de passagers « réguliers et relativement élevé³⁴⁹ ». L'année suivante, encore, la compagnie était satisfaite des résultats :

« Les paquebots *Espagne, Rochambeau, Touraine, Chicago* et *Niagara* ont navigué pendant toute l'année sur cette ligne, transportant, dans les deux sens, un grand nombre de passagers et contribuant efficacement à l'heureuse pénétration sur le sol français des pionniers de l'Armée Américaine. Ils ont, en outre, assuré seuls un service direct entre la France et les États-Unis et ont par suite apporté la plus grande partie de la correspondance postale, dont l'importance s'est considérablement accrue à l'occasion de la guerre³⁵⁰. »

Le secret auquel elle était tenue dans le cadre de ses engagements militaires ne permet pas de savoir si ces passagers étaient en réalité majoritairement des soldats américains. Il est certain qu'après la réquisition totale de 1918, le trafic de passagers dut se réduire. Mais la compagnie française n'en resta pas moins celle qui avait tenté de le maintenir le plus longtemps possible, tandis que les compagnies britanniques passèrent dès 1917 sous la gestion de l'État. Il n'est pas impossible que ce maintien de la ligne ait eu des conséquences positives pour la popularité de la compagnie, et ait eu un rôle dans son succès beaucoup plus important dans les années 1920 qu'il ne l'était avant-guerre.

Dans tous les cas, ce maintien de la ligne ne fut pas sans danger : si la « Transat » n'eut pas à subir de pertes dans son service postal transatlantique, les deux

³⁴⁷ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 65-66.

³⁴⁸ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, p. 189.

³⁴⁹ Rapport du CA à l'AG de 1917, 1997 004 5209 (AFL).

³⁵⁰ Rapport du CA à l'AG de 1918, 1997 004 5209 (AFL).

compagnies britanniques y payèrent un lourd tribut qui coûta la vie de plusieurs centaines de civils, même en exceptant les membres d'équipage. Si la ligne avait été, à peu près, maintenue, il restait désormais à s'adapter au retour à la paix, et la tâche ne fut pas aisée.

1.33 D'une guerre à l'autre : du rétablissement à la préparation face aux tensions

La guerre terminée, les trois compagnies étaient dans une situation complexe : toutes avaient perdu plusieurs navires importants, bien que le tribut payé par les compagnies eût été inéquitablement réparti. L'Allemagne, grande perdante du conflit, dut céder plusieurs navires, dont certains n'étaient même pas encore achevés, pour compenser les dommages britanniques et français. La répartition des compensations, jugée inégale par la Compagnie générale transatlantique, ne suffit néanmoins pas à compenser les pertes et une grande réorganisation des services dut suivre le conflit, d'autant que les navires rescapés de leur service militaire ne furent pas aussitôt en état de reprendre leur service civil en bonne et due forme.

Après les années 1920, qui plus est, les tensions internationales ressurgirent en Europe, en particulier avec la montée au pouvoir du nazisme en Allemagne. La guerre d'Espagne et la crise de Munich furent autant d'événements avant-coureurs qui apparurent comme une inquiétante marche à la guerre à laquelle les compagnies durent s'adapter. De même, il conviendra d'étudier la situation des entreprises pendant l'hiver 1939-1940, période particulière faite de menace et d'attente inquiète.

1.331 Difficiles compensations d'après-guerre

Les trois compagnies étudiées payèrent chacune un lourd tribut au conflit. Ainsi, en 1919, la Cunard Line avait perdu dix paquebots, ainsi qu'une dizaine de cargos. Parmi les paquebots, trois, l'*Ultonia*, l'*Ivernia* et le *Carpathia* étaient des navires intermédiaires datant du tout début du siècle, qui servaient sur les lignes secondaires de Boston et de la Méditerranée³⁵¹. Deux autres, le *Franconia* et le

³⁵¹ HAWS, D., *Merchant Fleets, Cunard Line*, op. cit., p. 53-55.

Laconia étaient beaucoup plus récents (1911 et 1912) et étaient, eux aussi, affectés au service secondaire de Boston³⁵². Plus récents encore, *l'Ausonia*, *l'Andania*, *l'Alaunia* et *l'Aurania* (1911-1916) étaient destinés au service canadien que mettait en place la compagnie et furent tous les quatre coulés après avoir connu de trois à moins d'une année de service commercial (et aucune dans le cas de *l'Aurania*)³⁵³. Enfin, la plus grosse perte de la compagnie était celle du *Lusitania*, en 1915, après seulement huit ans de service commercial, et qui amputait la compagnie d'un navire particulièrement populaire et d'une pièce essentielle de son service express.

La White Star Line, pour sa part, en perdit neuf. L'un d'entre eux, le *Delphic*, venait de son service néo-zélandais et était ancien et aisément remplaçable. De même, *l'Afric*, affecté à la ligne australienne, était un navire relativement ancien et déjà compensé par le plus gros *Ceramic* entré sur la ligne en 1913³⁵⁴. Deux autres navires, le *Vaderland* (de la Red Star Line) et le *Justicia* (originellement conçu pour la Holland America Line et dont l'usage après la fin du conflit n'était pas déterminé) étaient exploités par la compagnie dans le cadre du conflit, à des fins de transport de troupes, lorsqu'ils coulèrent³⁵⁵. Leur perte ne devait donc pas entraver son activité après-guerre. Parmi les autres navires touchés se trouvèrent le *Cymric* et *l'Arabic* (affectés avant-guerre à la ligne de Boston), ainsi que le *Laurentic*, de la ligne canadienne³⁵⁶.

Mais la compagnie perdit surtout deux navires importants de la ligne de l'Atlantique Nord, *l'Oceanic* (échoué au début du conflit dans le cadre de manœuvres militaires) et surtout, le *Britannic*, qui aurait dû être son nouveau navire amiral et n'effectua pas une seule traversée commerciale. Pour les deux compagnies britanniques, les handicaps s'annonçaient donc nombreux.

La Compagnie générale transatlantique connut pourtant une pire situation encore, avec la perte de pas moins d'une trentaine de navires. Ainsi, en 1915, sombrèrent les cargos *Floride*, *Guadeloupe*, *Guatemala*, *Bordeaux*, *Aude*, *Calvados*, *Saint-Malo*, et *Émile* (disparu en mer sans laisser de trace) ainsi que les paquebots

³⁵² *Idem*, p. 61-62.

³⁵³ *Idem*, p. 63-65.

³⁵⁴ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 64 et 79.

³⁵⁵ *Idem*, p. 168-169 et 175-176.

³⁵⁶ EATON, J. et HAAS, C., op. cit., p. 183-196.

Carthage, La Champagne et *Ville-de-Mostaganem*. Ce bilan était en partie accru par la présence de la compagnie sur la Méditerranée, particulièrement dangereuse. Aussi, en 1916, le conseil d'administration établit-il le constat suivant :

« La Compagnie Transatlantique a été très durement éprouvée par la piraterie teutonne. [...] Aucune Compagnie française ou étrangère n'a encore payé un aussi lourd tribut à la guerre ; la proportion de nos pertes de navires, par rapport à notre tonnage, dépasse beaucoup la moyenne³⁵⁷. »

Au moment de la réunion du conseil, le 20 juin 1916, le bilan s'était en effet alourdi des navires *Maroni, Louisiane*, et surtout *La Provence*, deuxième paquebot de luxe le plus récent après le *France*. En juillet 1917, le conseil signalait encore une nouvelle pluie de pertes :

« La guerre sous-marine qui a progressivement augmenté d'intensité pendant toute l'année dernière a rendu nos opérations de transports plus longues et plus complexes, et notre Compagnie a été très éprouvée pendant le dernier exercice et le commencement de cette année. *Hérault* et *Fournel* ont été torpillés en juin, *Impérial* acheté en Angleterre et *Saint-Marc* ont été coulés le premier en août, le second en septembre. Depuis le début de cette année nous avons perdu *Québec*, coulé en janvier par une mine, *Hermine* et *Cacique*, torpillés en février et *Montréal* en mars³⁵⁸. »

Si le rapport de 1918 se fit particulièrement silencieux sur les pertes, celui de 1919, en revanche, put faire un bilan plus complet, le temps du conflit étant passé :

« Et maintenant qu'est levée l'interdiction d'énumérer nos lourdes pertes, glorieuses et fécondes, nous avons hâte au début de ce rapport sur l'exercice précédent de vous parler, sans réticence, de notre participation à la défense de la Patrie et d'exposer les fastes dont nous avons été dotés par l'héroïsme de nos marins et de nos employés mobilisés. [...] La guerre sur mer et sous-marine a été incessante ; à certaines époques elle a pris un caractère d'acuité qui a rendu la navigation particulièrement pénible. Nous avons subi 83 attaques ; 25 ont entraîné la perte du navire. [...] C'est, au total, 29 navires perdus par faits de guerre. L'importance de ces pertes est de 102 859 tonnes³⁵⁹. »

³⁵⁷ Rapport du CA à l'AG de 1916, 1997 004 5209 (AFL).

³⁵⁸ Rapport du CA à l'AG de 1917, 1997 004 5209 (AFL).

³⁵⁹ Rapport du CA à l'AG de 1919, 1997 004 5209 (AFL).

D'un point de vue purement comptable, donc, la Compagnie générale transatlantique fut à n'en pas douter la grande perdante du conflit, ses pertes équivalant au triple de celles de la White Star ou de la Cunard Line. Néanmoins, la très écrasante majorité de ces navires étaient des cargos au rôle très secondaire. Leur perte était un handicap réel pour la compagnie, qu'il convient de ne pas sous-estimer. Néanmoins, en ce qui concerne la ligne de l'Atlantique Nord qui nous intéresse ici, seule la perte de *La Provence*, navire de dix ans seulement, était préjudiciable au service principal de la compagnie. Elle disposait en effet toujours de *La Lorraine*, *La Savoie* et du *France*, et la coque du *Paris*, en construction au moment du conflit, était encore intacte et laissait prévoir une entrée en service au début des années 1920.

Si la Compagnie générale transatlantique avait, sans l'ombre d'un doute, payé un lourd tribut à la mer, elle n'en restait pas moins dans une position assez favorable à l'exploitation de sa ligne principale. Restait néanmoins, pour elle comme pour ses rivales britanniques, à obtenir compensation pour les dommages de guerre.

Sur ce point, la compagnie française avait pris des mesures à l'avance : ses rapports de 1916 et 1917 indiquaient ainsi que les navires coulés seraient intégralement remboursés par l'État après la fin du conflit. Le rapport de 1918, qui faisait suite à une réquisition totale de la flotte, alla plus loin :

« Cette réquisition consiste essentiellement, vous le savez, dans la gérance de notre flotte par nous-mêmes pour le compte de l'État et dans le remplacement par lui au cours des trois années qui suivront la guerre des unités perdues par des unités analogues. Si cette dernière condition peut se réaliser suivant les engagements formels qui ont été pris par le Gouvernement, nous pourrons retrouver le matériel dont la guerre sous-marine et les risques de navigation nous auront privés. Il nous sera possible alors, la réquisition ayant pris fin avec les hostilités, ainsi que cela a été explicitement entendu, de rétablir nos services réguliers et de retrouver notre trafic de voyageurs et de marchandises. Nous nous emploierons activement à développer ce double trafic et nous adapterons notre exploitation aux conditions nouvelles qu'aura fait naître la longue et douloureuse période de la guerre³⁶⁰. »

³⁶⁰ Rapport du CA à l'AG de 1918, 1997 004 5209 (AFL).

Il devait donc s'agir, dans le cas de la France, de compensations directes et matérielles tirées des prises sur l'ennemi.

Du côté des Britanniques, les choses sont plus complexes et les archives malheureusement moins claires : les recherches menées pour ce travail n'ont pas permis de mettre en lumière le détail des mécanismes de compensation³⁶¹. Plusieurs points apparaissent toutefois, à commencer par la mention de procédures intentées par la Cunard vis-à-vis du gouvernement britannique concernant la perte de certains navires, comme cela ressort des rapports du conseil d'administration de la compagnie³⁶².

Le résultat des procédures est bien connu, néanmoins : la Cunard Line récupéra l'immense *Imperator* allemand, qui devint son *Berengaria*, destiné à compenser la perte du *Lusitania*, et la White Star Line hérita du *Bismarck* (jumeau en construction de l'*Imperator*), et du *Columbus* (navire également en construction, du Norddeutscher Lloyd) qui, achevés en 1922, devinrent le *Majestic* et l'*Homeric*.

Il convient néanmoins d'évoquer plus en détail la manière dont se firent ces acquisitions, à propos desquelles des zones d'ombres subsistent. Utilisé comme transport de troupes à la fin du conflit, l'*Imperator* avait été réquisitionné par les vainqueurs pour rapatrier leurs soldats. La commission aux réparations l'attribua ensuite, de même que le *Bismarck* en construction, au gouvernement britannique³⁶³.

Après cela, il apparaît que les deux paquebots géants furent acquis de façon conjointe par la Cunard et la White Star Line, les rapports du conseil d'administration de la première témoignant d'accords entre les deux entreprises signés et établis par Sir Norman Hill, acteur important du monde maritime britannique de l'époque³⁶⁴. Celui-ci était à l'époque impliqué dans les questions relatives à la marine marchande et auteur,

³⁶¹ Le flou est encore accru par le manque de sources venant de la White Star Line, et par les simplifications des ouvrages sur le sujet qui se contentent généralement d'évoquer le remplacement, sans préciser dans quelles conditions exactes il se fit. Les choses pourraient être éclaircies par l'étude des archives de la commission internationale chargée de la répartition des navires, ainsi que de celles du contrôleur maritime britannique.

³⁶² D.42.B1.10 (LPU).

³⁶³ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 137.

³⁶⁴ D.42.B1.10 (LPU). Il sera question de Sir Norman Hill dans la partie relative aux enquêtes sur le naufrage du *Titanic* et à ses conséquences en matière de réglementations, en 4.1.

en 1918, d'un ouvrage intitulé *The British Mercantile Marine and State Control*³⁶⁵. La vente fut donc réalisée sous contrôle de l'État, avec un financement émanant de retours sur les polices d'assurance des navires perdus en guerre³⁶⁶.

Dans les faits, donc, les deux compagnies étaient propriétaires des deux navires, mais dans la pratique, chacune exploita indépendamment celui qui était affecté à son service. Ainsi, le *Majestic* mis en service en 1922 n'apparut pas dans les livres de résultats de la Cunard Line de cette année-là³⁶⁷.

En ce qui concerne le *Columbus/Homeric*, la White Star l'acheta également ; bien que ses archives disparues ne permettent pas de savoir avec quel financement. Il est vraisemblable, néanmoins, que cet argent soit venu des assurances de l'un ou plusieurs des navires coulés durant le conflit. Elle fit également l'acquisition de deux cargos construits en vitesse à la fin de la guerre, le *Bardic* et le *Gallic*, dont elle avait eu la charge durant les derniers jours du conflit³⁶⁸. Enfin, elle fit l'acquisition d'un dernier navire venu d'Allemagne, le *Berlin*, qui se révélait moins coûteux qu'un nouveau programme de construction. Le navire fut renommé *Arabic*, pour bien marquer son rôle de compensation pour la perte d'un précédent navire du même nom³⁶⁹.

La Compagnie générale transatlantique s'estima pour sa part avoir été mal traitée dans le processus, comme en témoignent les constats du conseil d'administration :

« Pour des raisons que nous ne pouvons pas juger dans ce rapport, les plus belles unités ex-ennemies dont le partage a été effectué entre les nations alliées ont été attribuées à des Compagnies de Navigation étrangères. L'Armement français a été incontestablement sacrifié lors de la répartition, surtout en ce qui concerne la qualité des navires ; d'où, pour nous, cette impérieuse nécessité d'utiliser nos navires dans des conditions entraînant des dépenses très élevées pour leur maintien en bon état d'exploitation. Quoi qu'il en soit, et malgré ces circonstances défavorables, notre flotte qui se composait

³⁶⁵ DD/MF/12/77, document disponible aux archives de Doncaster, qui n'a pas pu être consulté dans le cadre de ce travail.

³⁶⁶ Sir Norman Hill fut co-auteur, en 1927 d'un ouvrage sur les assurances de guerre, *War Insurance* n°18, Oxford University Press.

³⁶⁷ D.42.GM7.3 (LPU).

³⁶⁸ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 179.

³⁶⁹ *Idem*, p. 186-187.

de 78 unités au 31 décembre 1919 en comptait 91 au 31 décembre 1920. [...] Cet accroissement important correspond à 15 unités nouvelles. Six d'entre elles sont d'origine allemande : *Roussillon*, ex *Goeben* ; *La Bourdonnais*, ex *Scharnhorst* ; *Macoris*, ex *Burgermeister* ; *Montana*, ex *Usambara*, *Gatinais*, ex *Irntried* ; *Lozère* ex *Larache*. Les trois premiers sont des paquebots et les trois autres des navires de charge³⁷⁰. »

Navires de faible ampleur le *Roussillon* et *La Bourdonnais* n'étaient clairement pas des paquebots de premier plan, à même de remplacer *La Provence*. Ils furent d'ailleurs, dès 1923, déplacés sur un service secondaire entre Bordeaux et New-York, bien moins prestigieux que celui au départ du Havre.

Mal pourvue, la compagnie dut donc se tourner vers un très vaste programme de constructions qui vit naître, outre le *Paris* alors en cours d'achèvement, le *De Grasse*, navire intermédiaire au grand succès. Qui plus est, la perte prématurée de *La Provence* fut un encouragement supplémentaire à lancer rapidement la construction d'un nouveau navire de premier plan qui fut l'*Île-de-France*, en 1927.

La Cunard Line, trouva pour sa part dans le *Berengaria* une compensation honorable à la perte du *Lusitania*, bien qu'il se soit révélé assez coûteux à exploiter³⁷¹. La compagnie lança en revanche un vaste programme de construction pour remplacer son service canadien perdu, mais aussi pour redynamiser son service transatlantique dont ne subsistaient que les *Caronia*, *Carmania*, *Mauretania* et *Aquitania*. C'est ainsi qu'elle se dota entre 1921 et 1925 de nombreux navires : le *Scythia*, l'*Andania*, le *Samaria*, le *Laconia*, l'*Antonia*, l'*Ausonia*, le *Lancastria*, l'*Athenia*, le *Franconia*, l'*Aurania*, le *Carinthia*, l'*Ascania* et l'*Alaunia*, tous navires de taille modérée mais appréciés de la clientèle³⁷².

La White Star Line, de son côté, évita de se lancer dans d'ambitieux programmes : comme cela a déjà été évoqué, l'International Mercantile Marine Company avait tenté de se débarrasser d'elle avant le conflit et ne souhaitait pas se lancer dans de coûteuses constructions. Les navires dont elle disposa dans les années

³⁷⁰ Rapport du CA à l'AG de 1921, 1997 004 5209 (AFL).

³⁷¹ Comme on le verra en 4.23 et 4.33, le *Berengaria* fut de surcroît, particulièrement sujet aux incendies à cause d'une installation électrique défectueuse qui entraîna un surcroît de dépenses.

³⁷² HYDE, F. E., *op. cit.*, p. 173-174.

1920 (notamment le *Haverford*, le *Pittsburgh*, le *Regina*, le *Doric* et le *Laurentic* (II), ainsi que le *Poland*) étaient tous destinés à l'IMM en général et, à l'exception du *Doric* et du *Laurentic*, circulèrent beaucoup entre les différentes compagnies du trust. Quant à son service principal, assuré par l'*Olympic*, le *Majestic* et l'*Homeric*, il était très déséquilibré, le troisième navire étant particulièrement lent et de petite taille par rapport à ses compagnons de route³⁷³. Cet état de fait ne tenait cependant pas tant de la guerre que de la perte du *Titanic*, sous-assuré et donc difficile à remplacer, pour lequel aucun navire équivalent ne put être bâti après-guerre³⁷⁴.

Chaque compagnie fit ainsi face aux dommages de guerre comme elle le put : si, du point de vue des réparations, la France sortit perdante, sa situation restait somme toute florissante en ce qui concerne la ligne de l'Atlantique Nord, et l'issue de la guerre, favorable du point de vue de ses grands paquebots, explique certainement le rôle de premier plan qu'elle put ainsi prendre durant les années 1920. À l'inverse, le conflit marqua un net coup d'arrêt aux projets des deux entreprises britanniques qui durent s'adapter au choc, chacune à leur manière, la Cunard disposant en la matière de plus de moyens d'investissement. Les évolutions sociales des années 1920 achevèrent de transformer la configuration de la ligne³⁷⁵. Lorsque les gros programmes de construction reprirent, dans les années 1930, la situation internationale recommençait à se tendre : les compagnies durent, à nouveau, se préparer à une explosion.

1.332 Les années 1930 : se préparer au pire

La Première Guerre mondiale avait fait aux compagnies maritimes l'effet d'un fléau surprenant par son ampleur et sa durée. Si la perspective d'un grand conflit n'était pas en soi inattendue, celle de l'arrêt quasi-total du transport maritime de 1914 à 1919, voire 1920 était bien plus surprenante ; de même que l'ampleur des pertes.

³⁷³ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 357.

³⁷⁴ Des projets de construction semblent avoir été à l'ordre du jour peu avant la guerre, l'IMM ayant passé commande d'un *Germanic*, version agrandie de l'*Adriatic* qui n'aurait pu compenser le *Titanic*, mais les chantiers Harland & Wolff ayant également à leur carnet de commande un gigantesque *Ceric* de 60 000 tonnes qui ne vit jamais le jour. La guerre, dans tous les cas, mit fin à ces projets. CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 353.

³⁷⁵ Voir 3.13, notamment, sur la fin des flux migratoires.

Alors que, jusque-là, le service militaire des compagnies s'était généralement limité à du transport de marchandises et de troupes sans réel danger, la Première Guerre mondiale les avait réellement mises en difficulté.

Dans ces conditions, la peur d'un nouveau conflit fut semblable à celle que ressentaient bien des pacifistes marqués à vie par les horreurs des tranchées. Les compagnies maritimes avaient connu la guerre, et espéraient ne plus avoir à en affronter.

Malgré cela, les années 1930 furent l'occasion d'un retour de préoccupations d'ordre militaire, du moins au Royaume-Uni, lorsque plusieurs navires de la White Star Line trouvèrent un usage auprès de l'Amirauté après la fusion de la compagnie avec la Cunard. Un très grand nombre de navires anciens se retrouvaient en effet surnuméraires, à commencer par le gigantesque *Majestic*, navire relativement jeune sur la ligne (quatorze années lors de son retrait définitif en 1936) et pourtant déjà trop coûteux à l'exploitation. Vendu pour une colossale somme au démolisseur Thomas Ward & Co., il fut aussitôt échangé par l'Amirauté contre une vingtaine de navires de guerre. Celle-ci récupéra ainsi le paquebot pour en faire, sous le nom de *Caledonia*, un navire d'entraînement³⁷⁶. Nul doute que le *Caledonia*, du fait de sa grande taille, aurait été un navire utile dans le cadre de la Seconde Guerre mondiale, mais il brûla en 1939 avant d'avoir pu contribuer à l'effort de guerre.

Un autre navire de la White Star Line, conservé dans la flotte de la Cunard-White Star, connut un usage militaire durant les années 1930 : le *Laurentic*. Mis en service sur la ligne canadienne en 1927, le *Laurentic* encore très jeune se révéla rapidement inutile dans un contexte de crise économique. Cantonné à quelques croisières³⁷⁷, il fut totalement retiré du service fin 1935. C'est après plusieurs mois d'abandon qu'il fut réquisitionné par le gouvernement britannique, en septembre 1936, pour transporter des troupes en Palestine mandataire, où se préparait une grande révolte arabe. De fait, entre 1936 et son naufrage, suite à un torpillage, en 1940, le *Laurentic* ne connut plus que des usages militaires ponctuels entre de longues

³⁷⁶ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 393.

³⁷⁷ Sur l'usage des croisières en temps de crise, voir 3.32.

périodes d'inactivité, tout en restant théoriquement la propriété de la Cunard-White Star Line, qui tint décompte de ses usages gouvernementaux³⁷⁸.

La situation diplomatique des années 1930 affecta particulièrement les activités de la Compagnie générale transatlantique, les événements concernant majoritairement l'Europe continentale. Ainsi, en 1936, le Front populaire et la guerre d'Espagne semblaient effrayer la clientèle américaine, comme en témoignent les rapports de voyages du commandant Pierre Thoreux, du *Normandie* :

« Si la traversée de retour a été très belle, la situation européenne a été la cause de nombreuses annulations de passages, surtout pour la France. Le nombre de passagers de première classe (182) est très faible. La semaine précédente, *Queen Mary* partait avec 400 Cabines. Les journaux américains qui publient en grosses manchettes des nouvelles assez fantaisistes sur les événements d'Espagne, éloignent les passagers des ports continentaux. L'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande continuent à jouir de la faveur des touristes³⁷⁹. »

Si l'on peut aisément comprendre que la guerre civile espagnole ait éloigné une partie des touristes américains, l'impact du Front populaire est plus surprenant, mais tout autant souligné par Thoreux :

« Le nombre de nos passagers est toujours inférieur à celui de *Queen Mary*. Comme d'autre part les comparaisons faites par les passagers sont toujours en faveur de *Normandie*, il faut en déduire que la situation politique française, exagérée par les journaux américains, écarte de nos navires les gens qui redoutent, bien à tort d'ailleurs, une répercussion des événements actuels sur l'état d'esprit de l'équipage³⁸⁰. »

Par un net effet de miroir déformant venu des médias américains, la politique européenne pénalisait donc régulièrement les activités de la Transat. Les craintes des touristes concernant l'impact du Front populaire sur les équipages étaient pourtant injustifiées, les grèves ayant été peu nombreuses en 1936 au sein de l'entreprise, en particulier à bord du *Normandie*.

³⁷⁸ D.42.B2.

³⁷⁹ Rapport de la traversée du 12 au 24 août 1936, 1997 004 5115 (AFL).

³⁸⁰ Rapport de la traversée du 9 au 21 septembre 1936, 1997 004 5115 (AFL).

À nouveau, en 1938, la situation internationale suscita une baisse du trafic, lorsque se tint la conférence de Munich, en septembre, qui laissait prévoir une possible guerre. Dans ses mémoires, Pierre Thoreux livra un récit haut en couleurs de sa traversée d'alors :

« Nous sommes à New York en septembre 1938. L'horizon politique est sombre. [...].Les bruits les plus fantaisistes circulent, les plus alarmistes aussi. Beaucoup de passagers américains annulent leur voyage. Je vais aux renseignements et j'apprends que le *Bremen*, le grand paquebot allemand, qui devait partir dans 48 heures, avance son départ et qu'il embarque sans passagers.

De retour à bord, l'officier de quart m'annonce que je suis convoqué d'urgence à la « French Line ». [...] Notre représentant général est en communication avec l'ambassade de Washington. Il me fait signe de prendre l'écouteur. C'est l'attaché naval qui parle :

- Dites au commandant de *Normandie* de se tenir prêt à appareiller. Il ne prendra en principe pas de passagers. Nous apprenons qu'un croiseur allemand du type *Emden* remonte à toute vitesse la mer des Antilles et qu'il se dispose à arraisonner les navires dans le sud du banc de Terre-Neuve, sur la route normale suivie par les paquebots³⁸¹. »

Thoreux raconte alors avoir fait quitter le port de New York au *Normandie* de nuit de façon à tenir le départ secret, puis avoir profité de la vitesse du navire pour esquiver d'éventuels agresseurs en passant par la zone dangereuse des bancs de Terre-Neuve, habituellement interdite aux paquebots. Il raconte alors avoir fait une rencontre :

« Dans la soirée, l'officier de quart me signale que l'on voit un feu blanc presque droit devant. Intrigués, nous le suivons à la jumelle. [...] Petit à petit le feu se rapproche et l'on commence à apercevoir la silhouette du navire. Je fais route pour le dépasser à toute petite distance. Je fais allumer le projecteur et le braque sur son arrière. C'est le *Bremen* dont nous lisons le nom écrit en lettres dorées à la poupe. [...] Le commandant du *Bremen* a fait le même calcul que moi. Il fait route sur le nord de l'Ecosse, de façon à éviter la Manche qui lui paraît peu sûre, si les choses tournent mal. Dans la nuit, nous apprenons que les hommes d'État ont obtenu une trêve. L'alerte a été

³⁸¹ THOREUX, P., *J'ai commandé Normandie*, Paris, Presses de la Cité, 1963, p. 230-231.

chaude ! Le croiseur allemand a dû recevoir l'ordre de rallier sa base. Ce n'était d'ailleurs que reculer pour mieux sauter³⁸². »

Il reste difficile de juger de l'authenticité de ce récit : l'étude des rapports de voyage du *Normandie* en 1938 témoigne bien du fait que le navire effectua une rotation entre le 21 septembre et le 3 octobre, et se trouvait donc à New York au moment de la conférence de Munich. Le commandant Thoreux y écrivit par ailleurs que, du fait de la situation internationale, un grand nombre de passagers ont annulé leur voyage. Néanmoins, le rapport indique qu'ils furent 416 à embarquer à New York. Par ailleurs, en contradiction avec son récit postérieur, Thoreux parle d'un départ le 28 septembre à midi, et non de nuit, et aucune mention n'est faite d'un changement de trajectoire³⁸³.

Sur ce dernier point, il est cependant possible que le rapport ait été falsifié, par Thoreux lui-même ou par la compagnie, un passage par les bancs de Terre-Neuve étant en infraction totale avec les règles de sécurité établies. Une analyse des sources émanant du *Bremen*, qui n'ont pas pu être étudiées ici, pourrait donner du crédit à ce récit ou permettre de l'infirmier. Il n'en reste pas moins que l'hypothèse d'une guerre imminente avait poussé un nombre non négligeable de passagers à renoncer à leur voyage, et que l'événement laissa des traces suffisamment importantes pour que Thoreux juge intéressant d'en parler dans ses mémoires, quand bien même il l'aurait romancé.

Déjà, à l'occasion de la Première Guerre mondiale, la question s'était posée, notamment pour les Allemands désireux de placer leurs paquebots en sécurité dans des ports neutres, notamment aux États-Unis. Dans ces circonstances et pour éviter de faire des proies faciles, les capitaines durent faire preuve d'ingéniosité : ainsi, celui du *Kronprinzessin Cecilie* avait pris la décision de faire repeindre le haut de ses quatre cheminées jaunes en noir, de façon à faire vaguement ressembler son paquebot à l'*Olympic*. Le stratagème était grossier, mais il permit au navire, transportant une importante cargaison d'or, d'arriver à bon port³⁸⁴. Dans le cas de ce navire et d'autres paquebots allemands de l'époque tels que le *Kaiser Wilhelm II* et le *Vaterland*, le sursis

³⁸² *Idem*, p. 222-233.

³⁸³ Rapport de la traversée du 21 septembre au 3 octobre 1938, 1997 004 5116 (AFL).

³⁸⁴ CHIRNSIDE, M., *RMS Olympic, Titanic's Sister*, op. cit., p. 138.

ne fut que de courte durée néanmoins : ils furent réquisitionnés par la marine américaine dès que les États-Unis entrèrent en guerre.



En 1914, le *Kronprinzessin Cecilie* avait été « déguisé » en *Olympic* en rajoutant des manchettes noires au sommet de ses cheminées à l'origine jaunes : l'objectif était ici de tromper les sous-marins ennemis.

(Wikimedia Commons, domaine public)

Aussi, en 1939, la Compagnie générale transatlantique prit de discrètes mesures au sujet du *Normandie* pour anticiper l'éventualité d'un conflit : en avril, ses canots de sauvetage furent repeints dans des couleurs vives pour faciliter leur récupération en cas de naufrage³⁸⁵.

Surtout, la dernière traversée du navire, en août 1939, fut une véritable course contre la montre pour arriver à New York avant le début de potentielles hostilités, comme le raconta des années plus tard à *Ouest France* son commandant, Etienne Payen de la Garanderie. Le 23 août, le navire quitta le Havre avec 1 417 passagers et partit, toutes lumières éteintes et radio coupée, à pleine vitesse de façon à semer le

³⁸⁵ OLLIVIER, F., « *Normandie* »: un chef-d'œuvre français (1935-1942), Douarnenez, Chasse-marée, 2005, p. 151.

Bremen et en empruntant un itinéraire plus au nord que prévu³⁸⁶. Le rapport de voyage de cette traversée est d'ailleurs éloquent... par son silence. Tandis qu'habituellement, de nombreux points de détails étaient évoqués, celui-ci tranche par son vide, en particulier dans les sections relatives à la navigation : il apparaît donc très clairement que des éléments ont été volontairement tus³⁸⁷.

Le *Normandie* resta stationné dans le port de New York : la France capitula trop vite pour en avoir besoin comme transport de troupes, et ce sont finalement les États-Unis qui le réquisitionnèrent, bien que son incendie en février 1942, lors de sa transformation, ait empêché tout usage militaire.

Entre temps, il fut rejoint par le *Queen Mary*, puis le tout nouveau *Queen Elizabeth*, évacué en toute discrétion depuis le Royaume-Uni. Il ne s'agissait pourtant pas tant de préserver les navires que de prévoir leur usage comme transport de troupes, mission à laquelle ils se consacrèrent intensément au cours du conflit.

Durant la Deuxième Guerre mondiale, comme lors de la Première, les compagnies maritimes allaient être appelées à jouer un rôle crucial, qui ne relève cependant plus de la période étudiée. Il faut toutefois signaler ici que la période de l'occupation, en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, a souvent été laissée de côté par les auteurs qui se sont penchés sur son histoire sous un angle toujours bienveillant, voire affectueux. L'éviction à la Libération d'Henri Cangardel, président de 1940 à 1944, donne cependant à penser que des aspects nouveaux pourraient être étudiés en ce qui concerne l'implication de l'entreprise dans la collaboration.

Conclusion de la première partie

En conclusion de cette étude des liens entre compagnies et États, il apparaît clairement que ces entreprises étaient chargées d'une mission de service public

³⁸⁶ « Le dernier pacha du Versailles des mers rêve-t-il toujours de jolies femmes ? », *Ouest France*, 9 mai 1985. Il n'est pas impossible, du reste, que Thoreux se soit très inspiré de cette traversée-là, qui dut faire grand bruit parmi les capitaines de la compagnie, pour étoffer son propre récit de la conférence de Munich : les similitudes (radio coupée, emploi d'une route plus au nord, course avec le *Bremen*) pourraient être un indicateur.

³⁸⁷ Rapport de voyage du 23 août 1939, 1997 004 5116 (AFL).

incontournable. Certes, les pays subventionnaient chacun à leur manière le transport du courrier et l'éventuel rôle militaire des navires, et ne s'impliquaient pas en apparence dans l'exploitation de la ligne elle-même, en ce qui concernait le transport de marchandises et de passagers. Mais, les périodes de crise en témoignent, ce n'était là qu'apparence. La ligne transatlantique était, en soi, un enjeu incontournable, d'un point de vue stratégique, économique et social. Le gouvernement français avait eu, dès les origines de la ligne, un intérêt à voir son pavillon se maintenir coûte que coûte sur l'Atlantique, mais le gouvernement britanniques, en apparence plus puissants, dut également se battre pour que ses compagnies ne se trouvent pas en difficulté, que ce soit en 1902, lorsqu'il fallut s'assurer que la Cunard ne deviendrait pas propriété américaine, ou en 1934 lorsqu'il fallut accélérer la fusion des deux entreprises en difficulté.

Dans ces conditions, la grande implication des États, des deux côtés de la Manche, était loin d'être outrancière. Nées de familles d'entrepreneurs (Cunard d'une part, Ismay de l'autre) ou, plus encore, fondées dans un contexte d'essor économique et d'initiatives encouragées par le pouvoir (fondation de la Compagnie générale transatlantique), ces entreprises pouvaient difficilement être nationalisées, malgré leur mission de service public. Le caractère public de ce service ne transparut jamais autant que lorsqu'il fut en danger de disparition, et c'est dans ces moments-là que l'État dut, dans les faits, s'impliquer autant qu'il l'aurait fait dans le cadre d'une nationalisation, plaçant ses fidèles dans les conseils d'administration et influençant la politique des entreprises, ce qui fut particulièrement flagrant en France. Mais cette implication s'accompagna d'importantes dépenses qui auraient sans nul doute été moins importantes dans le cadre d'une nationalisation pure et simple.

Hors de ces interventions, les États trouvèrent par ailleurs des moyens de financer l'exploitation de la ligne par des moyens détournés. Si la France préféra l'angle postal, avec un système de subventions certes contraignant, mais qui comptait beaucoup pour la Compagnie générale transatlantique, le Royaume-Uni préféra les contrats de type militaires, ne payant le transport du courrier qu'au poids, ce qui aboutissait à des sommes dérisoires par rapport à la subvention française. Si celle-ci était ainsi sans commune mesure avec le service réellement payé, la subvention militaire britannique l'était également, à sa manière. Le financement d'un navire

comme le *Majestic* de 1890 fut ainsi particulièrement généreux, en échange d'un service militaire qui ne survint jamais³⁸⁸.

On peut, dès lors, se demander si ces contrats ne furent pas également des moyens d'aider les entreprises sans l'afficher ouvertement. Du reste, lorsque la Première Guerre mondiale éclata, bien des navires qui n'avaient pas été subventionnés à cet effet furent réquisitionnés quand les enjeux militaires le rendirent nécessaire et, en 1917 puis 1918, le Royaume-Uni et la France montrèrent qu'ils pouvaient réquisitionner l'intégralité des marines de commerce nationales à cet usage. Ces réquisitions n'allèrent néanmoins jamais jusqu'à se faire sans conditions pour l'intérêt national : toutes les compagnies furent soigneusement dédommagées au point que, malgré l'absence quasi-totale de trafic, les années de guerre furent profitables.

Dotés d'un rôle militaire indéniable, les paquebots des grandes compagnies maritimes remplirent, de fait, une mission importante pour la pérennité de leur pavillon. Mais le caractère patriotique de ces navires s'incarna aussi à travers les grandes compétitions de la période, tant pour la taille que pour la vitesse, ainsi que par le prestige et les images véhiculés par leurs noms et caractéristiques.

Ainsi, au-delà de leur usage militaire et de leurs liens étroits avec l'État, les paquebots devaient avoir une portée patriotique indéniable qu'il convient désormais d'étudier.

³⁸⁸ Plus encore, il est pour le moins significatif que le gouvernement britannique n'ait pas même cherché à presser la White Star Line de conserver ce navire en réserve subventionné pour rien quelques années de plus, la tension mondiale étant alors forte.

2. Vitesse et prestige : des compagnies en représentation

La concurrence entre compagnies et, plus largement, les rivalités entre nations qui allaient de pair, furent dès les origines focalisées sur les navires eux-mêmes. Il s'agissait en effet de capter un maximum de passagers sur des lignes souvent surchargées. Le cas de l'Atlantique Nord est ici un cas d'école puisque la ligne était, de loin, la plus fréquentée et la plus observée. Il n'était pas rare que les paquebots inaugurés sur la ligne de New York fissent la « Une » des journaux, parfois plusieurs années avant leur mise en service.

Faire la promotion d'un paquebot nécessite une communication centrée sur plusieurs axes. Le confort est ainsi un thème courant, de même que la diversité des activités praticables à bord, que la sympathie du personnel ou que l'art de vivre et la gastronomie illustrés par le navire. Néanmoins, ces aspects que nous étudierons ultérieurement restent tout relatifs. D'une part, la définition du confort, ou de la beauté des aménagements, varie selon les personnes, et bien des paquebots ont pu se prévaloir, souvent en même temps, de surnoms faisant d'eux le « plus beau navire au monde »¹. Surtout, cette définition évolue au cours du temps, et la carrière d'un paquebot s'étire généralement sur un quart de siècle, parfois beaucoup plus². Aussi les installations d'un paquebot étaient-elles appelées à évoluer au cours de sa carrière, faute de quoi il serait impossible de continuer à attirer la clientèle. Nous pouvons ainsi citer l'exemple de l'*Olympic*, de la White Star, mis en service en 1911 : les salles de bains étaient alors loin d'être courantes, et seules les meilleures suites de première classe en bénéficiaient. La plupart des passagers, y compris bien des gens fortunés, se

¹ Comme nous le verrons en fin de partie, les paquebots populaires ont souvent gagné des surnoms, soit guidés par la publicité de la compagnie, soit forgés par la clientèle elle-même. Ces surnoms témoignent de l'attachement profond des clientèles, et souvent même de populations qui ne prenaient pas la mer, aux plus grands paquebots ; impression qui ne peut qu'être renforcée par les mouvements de protestation réguliers suivant l'annonce de l'envoi de certains navires à la casse.

² 25 ans de service est la moyenne mentionnée, notamment, comme objectif à atteindre pour le *Normandie* dans les communications accompagnant sa mise en service. C'est d'ailleurs globalement la durée de vie de plusieurs grands paquebots de la première moitié du XX^e siècle, comme l'*Olympic* (1911-1934), le *Mauretania* (1907-1934), le *Berengaria* (ex-*Imperator*, 1913-1938). Néanmoins, la crise économique du début des années 1930 a entraîné l'envoi à la casse prématuré de plusieurs navires comme le *France* (1912-1932), l'*Homeric* (1922-1932), le *Majestic* (1922-1935, récupéré in-extremis par la Royal Navy). Inversement, après la Seconde Guerre mondiale, la durée de vie des navires s'est accrue.

contentaient de toilettes et salles de bains communes, sur un navire qui était alors vu comme le summum en matière de luxe. Vingt ans plus tard, cette situation aurait été intolérable, d'autant que les navires plus récents proposaient des commodités individuelles : il fut donc nécessaire de refondre l'*Olympic*. Ces modernisations étaient fréquentes, et parfois massives (par exemple à la faveur d'un incendie : ce fut le cas à bord du *Paris*, en 1929)³.

Il y avait en revanche deux aspects beaucoup moins relatifs, sur lesquels se focalisait la promotion des navires : la vitesse et la taille. Depuis l'introduction de la machine à vapeur, la capacité à traverser l'Atlantique rapidement était devenue un argument promotionnel majeur. Nous avons déjà vu dans la partie précédente comment les contrats postaux obligeaient les compagnies à améliorer leur matériel sur ce terrain. Néanmoins, la concurrence concernant la vitesse, mise en scène par la conquête du célèbre Ruban bleu, dépassait de loin les exigences du service postal. Il est ainsi pertinent d'étudier l'évolution de cette concurrence souvent acharnée, mais aussi la distance qu'ont pu prendre certaines compagnies vis-à-vis de cette course.

Autre sujet de promotion aisément chiffrable : la question de la taille des navires fut un thème constant mis en valeur dans la presse, souvent guidée par les communiqués des entreprises. Ces questions de taille sont bien vite devenues matière à rivalités internationales, au point de voir émerger des subterfuges pour pouvoir se proclamer possesseur du « plus gros navire au monde ». Il sera donc intéressant d'étudier les ressorts de cette course au gigantisme et, là encore, la façon dont les compagnies se sont positionnées par rapport à elle.

Le dernier type de mise en représentation restait attaché au navire toute sa vie, contrairement aux deux précédents : son nom. Loin d'être une étape anecdotique, le choix du nom d'un paquebot répondait à des exigences vastes qui recouvrent les champs culturels, politiques, diplomatiques, et trouvent, là encore, un écho certain dans la presse. Nous nous pencherons donc sur certains exemples démontrant comment les noms des navires pouvaient gagner une dimension symbolique forte.

³ Cet aspect de l'adaptation aux nouvelles normes de confort sera traité dans la partie 3.

2.1 La course au Ruban bleu : des entreprises prisonnières d'une compétition qui les dépasse ?

La course au Ruban bleu remonte aux origines mêmes de la navigation à vapeur. Si cette récompense n'a été réellement formalisée que très tard (notamment par la création du Trophée Hales, dans les années 1930), elle faisait déjà parler d'elle au XIX^e siècle, à tel point que bien des tables recensant les différents tenants du titre commencent en 1838 avec la traversée du *Sirius*, première à se faire intégralement à la vapeur⁴. Le concept du Ruban bleu apparut lui-même plusieurs décennies plus tard, mais fut rétrospectivement attribué également aux records antérieurs⁵.

Dans la mesure où, jusqu'à l'apparition du trophée Hales, aucun comité n'homologuait les records, ceux-ci sont déterminés rétrospectivement par les chercheurs à partir de sources de presse, laissant la place à de nombreuses interprétations. Les journaux, en effet, se sont très tôt pris de passion pour cette compétition. La vitesse était alors un argument promotionnel majeur, qui explique que les compagnies l'aient longtemps recherchée. Le début de notre période fut ainsi marqué par une forte compétition, entre la Cunard Line d'une part et les compagnies allemandes de l'autre, jusqu'au record du *Mauretania*, établi pour vingt années à partir de 1909. Suivit alors une période de stagnation sur le terrain de la vitesse, toute augmentation étant alors jugée trop coûteuse.

En parallèle, il sera intéressant de se pencher sur le choix de la White Star Line de se tenir résolument à l'écart de cette course à la vitesse, se faisant en cela plus modeste encore que la Compagnie générale transatlantique qui, bien qu'en retard, cherchait à percer en la matière. Émergea en effet à partir de la fin des années 1890 l'idée qu'une partie de la clientèle pourrait privilégier des navires plus lents et économiques.

⁴ Parti d'Irlande le 4 avril 1838, le *Sirius* effectua la traversée en 18 jours. Les journaux de l'époque rapportèrent que, pour finir la traversée à la vapeur, l'équipage avait dû brûler les mâts du navire et une partie du mobilier, après épuisement du charbon. Bien que cette version soit encore massivement rapportée, il semble en réalité que le navire soit parvenu jusqu'à New York avec encore du charbon dans ses soutes. Quoi qu'il en soit, dès le lendemain, son record était battu par le *Great Western*, de l'architecte Isebardt Kingdom Brunel. ROLT, L. T. C., *Isebardt Kingdom Brunel*, Penguin, Londres, 1989, p. 257.

⁵ La première occurrence du terme « *Blue Ribbon* », ainsi que le concept d'« *Atlantic greyhound* » (« lévrier de l'Atlantique ») viendrait d'un numéro de la revue britannique *The North Briton*, en 1878. BONNAFFÉ, B., *Histoire du Ruban bleu de l'Atlantique*, Nantes, Opera, 2013, p. 13.

Enfin, le troisième temps fort de cette histoire de la course à la vitesse est sa reprise, à la fin des années 1920, sur fond de nationalisme exacerbé. C'est en particulier à travers la concurrence acharnée entre le *Normandie* et le *Queen Mary* que nous pourrions voir dans quelle mesure cette compétition dépassa le terrain naval pour devenir un enjeu de prestige national affirmé.

2.11 Faire face à la concurrence allemande : explosion et stagnation

Si la course à la vitesse était une pratique ancienne remontant aux débuts de la machine à vapeur, les records du Ruban bleu remontant généralement au *Sirius* et au *Great Western* à la fin des années 1830, la période étudiée vit l'apogée de cette compétition, avec 15 records successivement établis entre 1872 et 1889, puis 20 autres entre 1891 et 1909. Après quoi la compétition connut une stagnation pour ne plus voir ensuite que 9 records seulement entre 1929 et 1952.

La période de l'avant-guerre fut donc particulièrement prolifique : les années 1870 avaient vu une compétition acharnée entre quatre grandes compagnies britanniques : la White Star, la Cunard, l'Inman et la Guion Line. Les deux dernières ayant disparu dans les années 1890, seules la White Star et la Cunard subsistaient et, comme on le verra par la suite, la White Star se retira rapidement de la course à la vitesse. Néanmoins, émergea en 1898 la concurrence de l'Allemagne, avec le *Kaiser Wilhelm der Grosse* de la Norddeutscher Lloyd et le *Deutschland* de la HAPAG. Le pavillon allemand s'imposa jusqu'aux records établis par le *Lusitania* et le *Mauretania* à partir de 1907.

Ce sont donc les raisons de cette émulation qu'il convient d'interroger, tout en essayant également de saisir les raisons de l'absence française dans cette succession de records.

2.111 Pourquoi aller toujours plus vite ? Les années 1890.

La course à la vitesse était en bonne part motivée par la recherche de la satisfaction des passagers. Alors que les traversées transatlantiques pouvaient, dans

les années 1870, durer jusqu'à dix jours au total, la course à la vitesse se caractérisait à chaque fois par l'espoir de battre d'un jour la concurrence : promettre aux passagers pressés de gagner une journée de leur temps de voyage était un avantage indéniable. Néanmoins, ce désir de satisfaire n'explique pas tout : comme en témoignent les conférences de l'Atlantique, les compagnies étaient capables de procéder à des arrangements entre elles, sur les tarifs, mais aussi sur la façon d'agencer les départs de leurs navires⁶. Elles auraient donc bien pu, tout autant, convenir d'une limite tacite de vitesse à ne pas dépasser pour ne pas se lancer dans une compétition ruineuse pour tous.

En réalité, la grande raison justifiant cette course à la vitesse était d'obtenir, *in fine*, une économie du nombre de navires à utiliser pour la mise en place d'un service régulier. Lors des débuts de la White Star Line, par exemple, le service transatlantique était assuré par cinq navires à vitesse moyenne de 14,5 nœuds. Ce nombre de paquebots était nécessaire pour avoir un service permettant des départs hebdomadaires, et la compagnie s'assurait de disposer d'un sixième navire « de réserve » pour remplacer un éventuel départ pour refonte⁷.

Une fois poussée à une moyenne de 16/17 nœuds, comme ce fut le cas pour les *Big Four*, la vitesse permettait d'établir une rotation à quatre navires. Enfin, l'enjeu du début du XX^e siècle fut de passer à un système à trois navires ce que permit une vitesse moyenne de 21 nœuds : la classe Olympic (inachevée) de la White Star, et le trio *Lusitania*, *Mauretania*, *Aquitania* de la Cunard (aux vitesses supérieures, mais insuffisantes pour passer à un roulement à deux navires) étaient les incarnations de ce concept. Enfin, l'enjeu des années 1930 fut de parvenir à la mise en place d'un roulement à deux navires, qui nécessitait une vitesse de 29 à 30 nœuds. La Compagnie générale transatlantique devait y parvenir à moitié avec le *Normandie*, la Cunard totalement avec le *Queen Mary* et le *Queen Elizabeth*, dont l'entrée en service effective dut néanmoins attendre après la Seconde Guerre mondiale.

⁶ Ainsi, en 1936, la Cunard-White Star Line et la Compagnie générale transatlantique choisirent de se concerter pour alterner les départs du *Normandie* et du *Queen Mary* de manière hebdomadaire, de façon à ce que les deux uniques paquebots à effectuer la traversée en cinq jours ne se fassent pas concurrence.

⁷ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 18.

La Compagnie générale transatlantique se trouvait exposée à des enjeux différents : on l'a déjà évoqué lors de l'étude des conventions postales, le recours à des paquebots rapides était devenu une obligation contractuelle. Ainsi salua-t-elle l'entrée en service de *La Bourgogne*, *La Champagne*, *La Bretagne* et *La Gascogne* en 1886 :

« Grâce à l'activité déployée pour la livraison de ces quatre paquebots, nous avons pu retirer de la ligne de New-York, avant le 22 juillet, date de l'inauguration du nouveau service-postal, tous les anciens paquebots, et assurer ce service exclusivement à l'aide du matériel neuf, qui, avec *La Normandie*, devait lui être définitivement affecté. [...] La vitesse moyenne des 5 paquebots de la ligne de New-York depuis l'inauguration du nouveau service est à l'heure présente d'environ 16 nœuds, pour 44 voyages ; elle dépasse donc de 1 nœud la vitesse officiellement exigée, et il est, dès maintenant, certain que, pour la première période de 52 voyages, qui prendra fin en Juillet, nous aurons droit à la surprime de vitesse prévue par nos contrats⁸. »

Mettre en service un grand nombre de navires similaires et de façon quasi-simultanée était un événement extrêmement rare : le *Lusitania* et le *Mauretania* entrèrent bien en service de façon totalement conjointe en 1907, mais généralement, les mises en service étaient espacées sur plusieurs années. Du reste, la Compagnie générale transatlantique ne retenta plus l'expérience : à partir de 1886, ses navires furent mis en service un par un (à l'exception de *La Lorraine* et *La Savoie* en 1900/1901). De fait, l'idée de service réellement conçu à l'avance et régulé n'était pas aussi présente que chez les britanniques, de même que celle de l'économie de navires.

Chez les Britanniques, en revanche, les contrats postaux étaient plus souples, comme on a pu le voir. Les critères de vitesse étaient donc bien moins stricts. Alors que, en 1912, la Transat était sommée de dépasser de loin les 20 nœuds pour ses nouveaux navires, Bruce Ismay expliqua au sénateur Smith, durant l'enquête sur le naufrage du *Titanic*⁹, que les contrats britanniques n'avaient pas de telles exigences :

« Sénateur SMITH. Dans ce contrat, y a-t-il des conditions de vitesse spécifique que vous devez atteindre entre Southampton et New York ?

⁸ Rapports du CA à l'AG de 1887, 197 004 5209 (AFL).

⁹ Voir 4.12.

Mr. ISMAY. Non, monsieur. Nous sommes censés utiliser les navires les plus rapides à notre disposition pour transporter le courrier, mais il n'y a pas de pénalité si nous n'atteignons pas une vitesse spécifique.

Sénateur SMITH. Y a-t-il un minimum ?

Mr. ISMAY. Je pense que oui. Je pense qu'il y a un minimum ; ou que nous n'avons pas le droit de mettre de courrier dans des navires qui vont à moins de 16 nœuds, ou quelque chose comme ça¹⁰. »

En 1912, ce minimum n'était clairement pas une contrainte. Même les paquebots du service volontairement lent de la White Star Line y répondaient¹¹. La recherche de vitesse était donc bien plus un choix, pour les compagnies britanniques (choix que, comme on le verra, la White Star finit par refuser), tandis que les compagnies françaises étaient soumises à des impératifs.

Il y avait néanmoins, de l'autre côté de la Manche, un impératif particulier qui put se poser, celui des contrats militaires : comme on l'a déjà évoqué, apparut à la fin des années 1880 l'idée qu'un paquebot pouvait également être un intéressant navire auxiliaire de combat, et l'amirauté subventionna ainsi plusieurs d'entre eux : les cas du *Lusitania* et du *Mauretania* vont être évoqués plus largement par la suite au sujet de leur vitesse, mais les premiers en la matière furent le *Teutonic* et le *Majestic*, de la White Star Line. Leur financement par l'Amirauté impliqua en effet qu'ils soient capables d'atteindre une vitesse de 20 à 21 nœuds, ambitieuse en 1889/1890 (tous deux furent détenteurs du Ruban bleu) pour servir à l'occasion de croiseurs auxiliaires¹². Cette vitesse se révéla finalement surtout profitable en service commercial : si le *Teutonic* servit pendant la Seconde Guerre des Boers et la Première Guerre mondiale, le *Majestic* fut subventionné durant 24 années pour un service de guerre qu'il ne connut jamais ; pire, il fut envoyé à la casse au printemps 1914¹³...

Les motifs de la course à la vitesse étaient donc multiples, ce qui expliquait la mise en service de navires toujours plus rapides : le Ruban bleu fut ainsi détenu, durant les années 1890, par plusieurs navires de la White Star Line : le *Teutonic* et le

¹⁰ USI, p. 942.

¹¹ Ce « service lent » sera évoqué en 2.121.

¹² DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 45.

¹³ *Idem*, p. 53.

Majestic, mais aussi de la Cunard Line, avec le *Campania* et le *Lucania*. Cependant, les grandes vitesses n'étaient pas sans défauts : les rapports du conseil d'administration de la Cunard témoignent ainsi de gros problèmes de vibrations ressenties à bord du *Campania*, lorsque celui-ci atteignait la vitesse pour laquelle il avait été conçu¹⁴. Coûteuse, la vitesse pouvait donc se révéler génératrice d'inconfort. Mais elle représentait malgré tout une tentation très vite renforcée par l'esprit de compétition. Surtout, dans les années 1890, une nouvelle puissance maritime commença à émerger : l'Allemagne.

Découvrant le *Teutonic* à l'occasion d'une revue organisée en l'honneur de la reine Victoria, le Kaiser Guillaume II, qui avait déjà bien saisi l'intérêt de ce genre de navire comme croiseur auxiliaire, fut entendu déclarant : « Nous devons en avoir des comme ça¹⁵. » Il n'allait pas falloir longtemps pour que la Norddeutscher Lloyd et la HAPAG répondent à sa demande, donnant à la course au Ruban bleu un caractère désormais international qui la transforma en compétition patriotique. Durant les années 1900, la conquête de la prestigieuse décoration ne serait plus seulement une question commerciale, mais aussi une question d'honneur national...

2.112 Des records allemands au Lusitania

En 1897, en effet, la Norddeutscher Lloyd mit en service le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, paquebot qui s'illustra par sa taille (bien qu'il ne dépassât pas le record établi, longtemps auparavant, par le *Great Eastern*) et sa puissance. La revue française *À travers le monde* annonça ainsi sa mise en service dans son numéro de 1897 :

« Le lancement du [*Kaiser*] *Wilhelm-der-Grosse* a été entouré de toute la solennité possible, car les chantiers allemands saisissaient là l'occasion de prouver la puissance de leur production et le développement merveilleux de leur activité. Le nouveau navire sera mû par deux hélices. Les machines seront des plus perfectionnées et recevront un dispositif annulant la trépidation, dispositif déjà appliqué avec succès sur différents vapeurs. Douze chaudières doubles fourniront la vapeur aux appareils moteurs qui développeront 30 000

¹⁴ D.42.B1.4 (LPU).

¹⁵ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 46.

chevaux. Grâce à cette force colossale le bâtiment devra filer à ses essais au moins 22 nœuds, soit 41 kilomètres à l'heure¹⁶. »

L'impression de puissance fut renforcée par un point hautement symbolique : alors que les navires de l'époque arboraient généralement deux cheminées, le *Kaiser Wilhelm der Grosse* en possédait quatre. Il s'agissait bien là d'une volonté de renvoyer une image de puissance : deux auraient suffi à évacuer les fumées des chaudières du navire. En réalité, d'ailleurs, seuls deux conduits partaient de ses entrailles et se divisaient, en forme de « Y », pour se répartir dans les quatre cheminées groupées par duo.

La mode était lancée : quatre autres paquebots allemands arborèrent ce nombre de cheminées, de même que le *France* de 1912 (unique « quatre cheminées » français), les trois navires de classe Olympic, ainsi que le *Lusitania*, le *Mauretania* et l'*Aquitania* de la Cunard. La mode passa après ce dernier. De mode, il était réellement question ici, avec un usage fréquent de cheminées factices : l'*Olympic* et ses jumeaux disposaient ainsi d'une quatrième cheminée qui ne servait pas à l'évacuation des fumées mais simplement à l'aération¹⁷.

Au bout de quelques mois de service, en mars 1898, le *Kaiser Wilhelm der Grosse* prouva que sa puissance ne résidait pas que dans les symboles en remportant le Ruban bleu avec une vitesse de 22,3 nœuds en moyenne, surpassant nettement le record détenu depuis cinq ans par le *Campania*. Mais l'Allemagne n'allait pas s'arrêter là puisque la HAPAG, compagnie de l'industriel Albert Ballin proche du pouvoir, mit en service un navire dont le nom seul suffisait à résumer la portée patriotique : le *Deutschland*. Entré en service en 1900, il battit la même année le record de vitesse, puis dépassa plusieurs fois ses propres performances. Détrôné un temps par le *Kronprinz Wilhelm*, jumeau du *Kaiser Wilhelm der Grosse*, il se réappropria son record en 1903¹⁸.

La concurrence de l'Allemagne était donc particulièrement forte mais le Royaume-Uni ne resta pas totalement impuissant. Si, comme on le verra, la White Star

¹⁶ « Le plus grand paquebot du monde – 196 mètres de longueur », *A travers le monde*, 1897.

¹⁷ Le retrait de cheminées fut d'ailleurs une pratique occasionnelle sur de grands paquebots : dans les années 1950, l'*Île-de-France* perdit ainsi une de ses cheminées pour s'adapter à la mode de l'époque...

¹⁸ HAWS, D., *The Ships of Hamburg America, Adler and Carr lines*, op. cit., p. 69.

Line avait totalement renoncé à la compétition, la Cunard ne fut pas exclue pour sa part. Et pour cause : afin de contrecarrer la puissance du trust américain International Mercantile Marine Company¹⁹, le gouvernement britannique avait financé en bonne part le *Lusitania* et le *Mauretania*. Mais, pour que ceux-ci pussent servir de croiseurs auxiliaires, à l'instar du *Teutonic* et du *Majestic* en leur temps, ils devaient répondre à d'exigeants impératifs de vitesse²⁰.

Dans ce cas précis, les deux navires devaient viser les 23,5 nœuds, mais la Cunard préféra tenter d'atteindre 25 nœuds, pour pouvoir clairement marquer une nette différence avec sa concurrence²¹. Pour cela, après de longues études²², le choix de turbines basse pression fut adopté. C'était là une innovation technique énorme : jusque-là, les transatlantiques détenteurs de records les avaient obtenus grâce aux classiques et gigantesques machines à vapeur à triple ou quadruple expansion. Avec un rendement bien supérieur, les turbines pouvaient permettre d'espérer de bien meilleures vitesses. Néanmoins, cela impliquait également d'entrer dans l'inconnu : la Cunard, réticente, se livra donc à une expérience sur deux navires plus petits mis en service en 1905, le *Caronia* et le *Carmania* : le premier était équipé de machines alternatives classiques à triple expansion, le second de turbines. Celui-ci s'étant révélé plus performant, ce type de propulsion fut choisi pour les deux nouveaux géants.

Dès leur entrée en 1907, les deux navires établirent des records importants : en 1907, le *Lusitania* battait le *Deutschland* de près d'un nœud avec presque 24 nœuds de vitesse moyenne, et dès l'année suivante, il atteignait les 25 nœuds, suscitant l'admiration. Ainsi, en France, la revue *A travers le monde* écrivit dans son numéro de 1908 :

« La traversée de l'Atlantique, grâce aux puissants paquebots modernes, n'est plus aujourd'hui qu'une simple promenade en mer. Ainsi, le transatlantique anglais *Lusitania* vient d'effectuer le trajet de Liverpool à New-York²³ en quatre jours, quinze heures, dont une journée fut de 640 milles en 24

¹⁹ Voir 1.21.

²⁰ D.42.B1.6 (LPU).

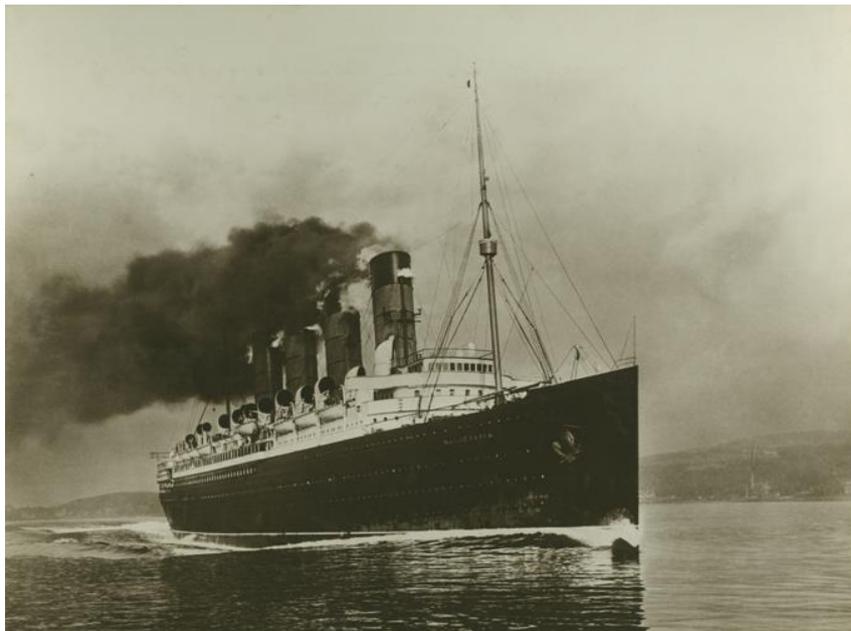
²¹ WARREN, M.D. *Lusitania*, op. cit., p. 18.

²² Voir notamment les rapports du CA sur la période 1903-1905, D.42.B1.6 (LPU).

²³ En réalité, cette durée ne concerne que le temps établi en pleine mer, sans compter l'approche et la sortie des ports, qui représentent près d'une journée supplémentaire...

heures, soit 26 miles à l'heure. Jusqu'ici, aucun paquebot n'avait franchi cette distance dans un laps de temps aussi court. [...] Ira-t-on plus vite encore ? Il se peut. Rien ne s'y oppose théoriquement. Mais il faut cependant remarquer que les grandes vitesses coûtent très cher à réaliser, qu'elles sont onéreuses pour les Compagnies de navigation, qu'elles ne sont à tout prendre qu'une sorte de réclame et que, tôt ou tard, les administrations de ces Compagnies se laisseront de tant dépenser d'argent pour n'en tirer nul profit palpable²⁴ ... »

L'article pointait ici un problème clé de la course à la vitesse : celle-ci coûtait cher, pour finalement ne pas apporter grand-chose. Après tout, aller vite n'assurait pas pour autant le confort et le succès. La carrière chaotique du *Deutschland* en témoigne, le navire ayant dû quitter l'Atlantique Nord au bout de dix ans, et ayant perdu au passage l'honneur de représenter son pays par son nom, qui lui fut retiré²⁵. Dans de moindres proportions, le *Lusitania* et le *Mauretania* étaient rapides, mais vibraient aussi fortement : la vitesse avait également ce prix. Après le record du *Mauretania* en 1929, à une vitesse moyenne de 26 nœuds, la compétition cessa.



Le *Mauretania* photographié à pleine vitesse en 1907 : il resta durant vingt ans, de 1909 à 1929, le paquebot le plus rapide au monde.

(Tyne & Wear Archives and Museums, Domaine public)

²⁴ « Le record actuel de la traversée de l'Atlantique, quatre jours quinze heures », *A travers le monde*, 1908, p. 376.

²⁵ HAWS, D., *The Ships of Hamburg America, Adler and Carr lines*, op. cit., p. 69.

La France semblait s'être tenue très largement en retrait de cette compétition : en 1898, dans son article vantant le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, À travers le monde s'indignait que la Compagnie générale transatlantique ne s'engageât pas plus dans cette course à la vitesse et à la taille²⁶. Mais la « Transat » péchait-elle réellement par une telle modestie ?

2.113 L'absence de records français, symbole d'un retrait ?

Les apparences peuvent très logiquement laisser penser que la Compagnie générale transatlantique se tenait à grande distance de ces records. Avait-elle totalement renoncé à la course à la vitesse, expliquant ainsi son absence des tableaux de records ? C'est ce qui est souvent avancé, mais les faits n'étaient pas cette idée.

L'examen du cas de *La Touraine* est ainsi intéressant : ce navire entra en service en 1891, au moment où la concurrence faisait rage entre le *City of Paris*, le *Teutonic* et le *Majestic*. Les records établis oscillaient alors entre 20 et 21 nœuds de vitesse moyenne. Lors de sa mise en service, le conseil d'administration de la compagnie présentait donc le paquebot ainsi :

« Ce navire surpasse en dimensions, en puissance et en perfectionnements des diverses installations les paquebots qui l'ont précédé, à un prix de revient relativement modéré et que nous n'eussions pas pu à beaucoup près trouver ailleurs. La Touraine est partie du Havre le 20 juin dernier à 8 h 30 matin ; elle est arrivée à New York le 27 à 7 heures 30 matin, accomplissant le voyage en 7 jours 4 heures (en tenant compte de la différence de longitude, qui correspond à 5 heures), c'est-à-dire avec une vitesse moyenne de 18 nœuds 50²⁷. »

Sa traversée inaugurale était donc loin de marquer un record en matière de vitesse, mais ce n'était pas inhabituel : les navires mettaient un certain temps à se roder, aussi le *Majestic* avait-il mis un an avant de battre le record du *City of Paris*, et le *Teutonic* n'avait pour sa part établi de record de vitesse que deux ans après sa mise en

²⁶ « Le plus grand paquebot du monde – 196 mètres de longueur », art. cit.

²⁷ Rapport du CA à l'AG de 1891, 1997 004 5209 (AFL).

service. Du reste, le conseil d'administration de 1892 témoigna déjà d'une nette amélioration des performances :

« Nous avons la satisfaction de vous annoncer que ce paquebot a fait mieux encore cette année en accomplissant son parcours en moins de 7 jours, soit à une vitesse moyenne atteignant 19 nœuds²⁸. »

La Touraine restait alors encore assez loin des 20,5 nœuds du *City of Paris*, portés avant la fin de l'année à 20,70. Pourtant, les *Études et souvenirs maritimes* d'Henri Cangardel mentionnent un record généralement absent des tables du Ruban bleu :

« Un nouveau paquebot est commandé à Penhoët, c'est *La Touraine* ; il est sensiblement plus puissant et plus long que les paquebots du type *Champagne*. *La Touraine* avait 163 m. 65 de long, et sa vitesse moyenne dépassait 18 nœuds 5. Grâce à une traversée à 21 nœuds 20, ce paquebot gagne le « ruban bleu », symbole de la vitesse sur l'Atlantique²⁹. »

Ce record ici non daté apparaît également dans les notes préparatoires de *l'Évolution chronologique des transports maritimes et aériens* de René Laurent, ingénieur de la compagnie, comme ayant été obtenu en 1892³⁰. Avec une vitesse de 21 nœuds 20, *La Touraine* aurait largement battu les records du *City of Paris*, et le premier record du *Campania* de la Cunard en 1893 serait invalide. Néanmoins, le record de *La Touraine* n'apparaît pas dans la plupart des recensions, qui tenaient souvent plus du consensus tacite que des records officialisés. Est-ce à dire que les compagnies et médias britanniques ne prêtaient pas même attention aux tentatives françaises ?

C'est une possibilité, ce qui a permis récemment à Benoit Bonnaffé, auteur d'une *Histoire du Ruban bleu de l'Atlantique*, de replacer *La Touraine* dans sa chronologie³¹. Il est également possible que, de façon bien plus prosaïque, le record ait été faux ou jugé invalide : on n'en trouve la trace que dans des archives d'origine française, émanant de la compagnie. Celle-ci, d'ailleurs, ne mentionnait pas ce record lorsque le *Normandie* se trouva sous le feu des projecteurs en 1935 pour la conquête

²⁸ Rapport du CA à l'AG de 1892, 1997 004 5209 (AFL).

²⁹ CANGARDEL, H., *op. cit.*, p. 215.

³⁰ 1997 004 619 (AFL).

³¹ BONNAFFÉ, B., *op. cit.*

du Ruban bleu, et la presse fut unanime à le présenter comme le premier détenteur français du record³².

Mystification ou non, la question n'est, somme toute, pas importante : il ressort surtout de ce fait qu'il aurait été plausible qu'un navire français remportât un tel record à cette époque où ceux-ci se jouaient de peu. Plus encore, la présentation faite de *La Touraine* par le conseil d'administration confirme que la vitesse restait un critère, même si l'espoir de s'imposer dans ce domaine de façon durable était mince : la « compétition franco-anglaise » mentionnée par Henri Cangardel était, pour sa part, à sens unique et n'exista réellement que dans ses rêves de fier patriote...

Si la compagnie ne vanta pas la vitesse de *La Lorraine* et *La Savoie* en 1900 et 1901, le conseil d'administration se montra très enthousiaste au sujet des performances attendues de *La Provence*, en 1906 :

« Comme vous l'avez appris certainement, *La Provence* est un paquebot particulièrement réussi à tous les points de vue ; ses aménagements offrent un luxe et un confort encore sans précédent [...] ; la télégraphie sans fil y est installée [...] ; enfin, sa vitesse la place parmi les cinq paquebots transatlantiques les plus rapides du monde entier. Le premier voyage de *La Provence*, malgré des conditions défavorables et la mise au point des machines, s'est effectué à l'aller à une vitesse de 21 nœuds et au retour de 21 nœuds 1/2³³. »

Lors du retour de sa deuxième traversée, *La Provence* s'engagea dans une course contre le *Deutschland*, alors détenteur du record. À bord du *Deutschland* se trouvait John D. Rockefeller, tandis qu'un Vanderbilt voyageait sur *La Provence*. Les deux navires se lancèrent à pleine vitesse sur l'Atlantique pour remporter la course sur laquelle les milliardaires américains avaient parié, au point que le *New York Times* rapporta que le *Deutschland* avait échappé de peu à une collision³⁴. Si aucun record ne fut battu durant cette traversée, *La Provence* remporta néanmoins la course.

En 1907, le conseil d'administration se félicita par ailleurs de ce que sa vitesse était reconnue outre-Atlantique :

³² 1997 004 6299 (AFL) pour une revue de presse complète de la conquête du Ruban bleu.

³³ Rapport du CA à l'AG de 1906, 1997 004 5209 (AFL).

³⁴ « *Such a near collision! Just Think What the Deutschland Might Have Done to the Batavia* », *The New York Times*, 4 juin 1906.

« Du reste, la vitesse et la régularité de marche de ce paquebot ont été reconnues dans un document officiel publié aux États-Unis (*Report of the Superintendent of foreign mails*) qui établit que, pendant le dernier exercice qui a pris fin au 30 juin dernier, c'est par *La Provence* que se sont effectués en moyenne les trajets les plus rapides pour le transport des courriers entre New-York et Paris³⁵. »

Si les navires français ne remportaient pas, en apparence, la course à la vitesse, la compagnie était néanmoins très attentive à cette donnée. De la même manière, la compagnie se félicita en 1912 que son *France*, premier de ses navires à être équipé de turbines, pût atteindre la vitesse de 24 à 25 nœuds en moyenne, devenant ainsi le troisième navire le plus rapide au monde après les imbattables *Mauretania* et *Lusitania*³⁶.

Il apparaît donc en réalité que, loin de se tenir en retrait, la France s'engagea également dans la course à la vitesse. Néanmoins, *La Provence* et le *France* étaient limités en taille par le port du Havre³⁷ et, comme on aura l'occasion de le détailler, taille et vitesse ont toujours été très liées, ne serait-ce que parce qu'une plus grande taille permettait d'embarquer plus de combustible. Dans ces conditions, le fait que les navires français se soient malgré tout trouvés très peu distancés par leurs concurrents britanniques et allemands montre que la compagnie n'avait pas autant déserté le terrain de la vitesse que cela pourrait être imaginé au premier abord.

Il n'en restait pas moins que les grandes vitesses coûtaient cher : Philippe Masson a ainsi rapporté les propos d'un directeur de la Compagnie générale transatlantique (malheureusement inconnu) selon lequel à grande vitesse, le charbon « finit par coûter plus cher que le caviar³⁸ ». Apocryphe ou non, cette citation explique dans tous les cas les raisons qui poussèrent dès la fin du XIX^e siècle la White Star Line à renoncer aux records de vitesse...

³⁵ Rapport du CA à l'AG de 1907, 1997 004 5209 (AFL).

³⁶ 1997 004 6083 (AFL).

³⁷ 1997 004 619 (AFL).

³⁸ MASSON, P., *Le Drame du Titanic*, Tallendier, 1998, p. 20.

2.12 Le refus de la vitesse : la politique Ismay

De façon pour le moins ironique, le nom de J. Bruce Ismay, à la tête de la White Star Line au début du XX^e siècle est passé à la postérité pour être associé durablement aux excès de vitesse sur l'Atlantique Nord. L'imagerie populaire, notamment à travers le cinéma, a en effet retenu un président de la White Star désireux de voir le *Titanic* remporter la course à la vitesse et s'attirer ainsi une importante publicité. Ce faisant, il serait responsable de la mort de 1 500 personnes dans le naufrage du navire. Rien ne pourrait pourtant être plus éloigné de la réalité.

En effet, Joseph Bruce Ismay, comme son père avant lui, fut au contraire à l'origine d'une politique radicalement opposée à celle de la Cunard Line et, dans une moindre mesure, de la Compagnie générale transatlantique, en cela que la vitesse fut ostensiblement mise en retrait dans les priorités de l'entreprise.

Cette politique s'incarna dans un premier temps par la mise en place des *Big Four*, quatre navires qui, s'ils battaient des records de taille, s'en tenaient en revanche à une vitesse bien plus réduite que les moyennes de l'époque. Par la suite, les paquebots de classe Olympic eux-mêmes furent conçus pour des vitesses bien en deçà de celles de leurs concurrents, qu'ils soient britanniques, allemands, ou même français. Il est de ce fait assez ironique que le *Titanic* ait par la suite été associé à la course effrénée à la vitesse, quand en réalité ses performances avoisinaient celles qui avaient pu être établies dix, voire vingt ans plus tôt.

Ce rejet de la vitesse était, pour l'époque, un pari audacieux. Il conviendra donc de voir dans quelle mesure il fut ensuite suivi par les compagnies concurrentes.

2.121 Les *Big Four* : le pari audacieux de la lenteur.

L'absence d'archives internes pour la plus grande part de l'histoire de la White Star Line impose souvent de se reposer sur des spéculations et des sources de seconde, voire de troisième main. Néanmoins, un certain nombre d'éléments doivent être exposés en ce qui concerne les années 1890 et 1900 pour pouvoir saisir la démarche incarnée, ensuite, par la classe Olympic, mieux documentée.

L'origine de l'inflexion de la White Star vers moins de vitesse remonte à une période particulière, celle de la construction, à un rythme effréné, de navires transporteurs de bétail. Profitant d'un boom du transport d'animaux vivants entre les États-Unis et l'Europe, la White Star Line mit en service, entre 1888 et 1895, pas moins de huit navires bétaillers. Deux premiers jumeaux vinrent en 1888 et 1889, le *Cufic* et le *Runic*, suivis en 1891 du *Tauric* et du *Nomadic*, puis en 1892 du *Bovic* et du *Naronic*³⁹, en 1894 du *Cevic* et en 1895 du *Georgic*⁴⁰. Ces navires étaient loin d'être anecdotiques pour la compagnie : ainsi, le *Georgic* fut le tout premier vaisseau de la White Star Line dépassant la barre symbolique des 10 000 tonneaux de jauge brute⁴¹. Or, un neuvième navire fut ensuite mis en construction : *Cymric*. Jaugeant 13 000 tonneaux de jauge brute, ce navire devait pouvoir occasionnellement transporter des migrants. À cette époque, cependant, ce genre de transport rudimentaire perdait en popularité, de même que le transport de bétail en général. En cours de construction, il fut donc décidé de faire du *Cymric* un navire à passagers, d'un type nouveau : il serait plus gros que le *Majestic* et le *Teutonic*, alors « têtes d'affiche » de la compagnie, mais également nettement plus lent (moins de 15 nœuds de vitesse moyenne, soit cinq de moins que les navires express de la ligne)⁴².

En somme, un tel navire avait pour fonction de transporter un maximum de personnes et de marchandises. La vitesse peu élevée se révélait être un argument de poids car elle permettait de diminuer les coûts d'exploitation, et donc les tarifs. Du reste, la clientèle visée par le *Cymric* était surtout modeste : le navire pouvait, certes, transporter un peu plus de 200 passagers de première classe, mais il était surtout destiné à transporter plus d'un millier de migrants, tout en leur offrant de bonnes conditions de voyage.

La formule se révéla payante : comme le releva Roy Anderson dans son histoire de la compagnie, le *Cymric* posa les bases de la flotte à venir⁴³.

³⁹ Voir 4.211 sur la disparition du *Naronic*.

⁴⁰ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 41-63.

⁴¹ HAWS, D., *White Star Line*, op. cit., p. 49.

⁴² DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 65-66.

⁴³ ANDERSON, R., op. cit., p. 82.

En effet, l'année qui suivit la mise en service du *Cymric* (en 1898) allait voir deux événements majeurs pour la compagnie. Premièrement, le service express se vit ajouter en 1899 un nouveau navire de prestige : l'*Oceanic*. Son nom n'était d'ailleurs pas anodin : il reprenait en effet le nom du tout premier navire de la compagnie lors de sa reprise par Thomas Henry Ismay. Loin d'être choisi au hasard, ce nom était annonciateur d'un changement de direction.

Car l'*Oceanic* était imposant : en longueur, il était le premier navire à dépasser le record historique du *Great Eastern*, et il s'en fallait de peu que son tonnage ne fût de même. Son luxe lui valut également maints éloges⁴⁴. En revanche, la vitesse n'était clairement pas un objectif, avec une moyenne de 20 nœuds, ce qui en faisait un piètre concurrent face aux navires de la Cunard et aux récents conquérants allemands du Ruban bleu⁴⁵. De fait, contrairement à la tendance suivie jusque-là par la compagnie, l'*Oceanic* ne relevait pas les standards de vitesse par rapport aux précédents navires amiraux sur le service express (*Teutonic* et *Majestic*), qui furent, de fait, les derniers navires de l'entreprise à remporter le Ruban bleu⁴⁶. Tandis que le *Cymric* avait été conçu dès l'origine comme un navire secondaire, l'expérience était désormais portée sur le service le plus prestigieux de l'entreprise.

1899 vit également la mort de Thomas Henry Ismay, cédant la présidence de la compagnie à son fils. Il avait néanmoins eu le temps de passer une dernière commande aux chantiers Harland & Wolff : le futur paquebot *Celtic*, qui poussait encore plus loin cette politique. Un extrait du journal de son épouse, retranscrit par Wilton J. Oldham, y fait ainsi allusion :

« Mardi 4 avril 1901. Le *Celtic* a été lancé avec succès. C'est la dernière commande que mon cher époux a passée à Messrs. Harland & Wolff. C'est le plus grand navire du monde⁴⁷. »

Plus grand navire au monde, le *Celtic* reprenait les formes de l'*Oceanic*, en poussant la recette plus loin : il était en effet conçu pour une vitesse moyenne beaucoup plus réduite, de 16 nœuds, qui permettait d'importantes économies de

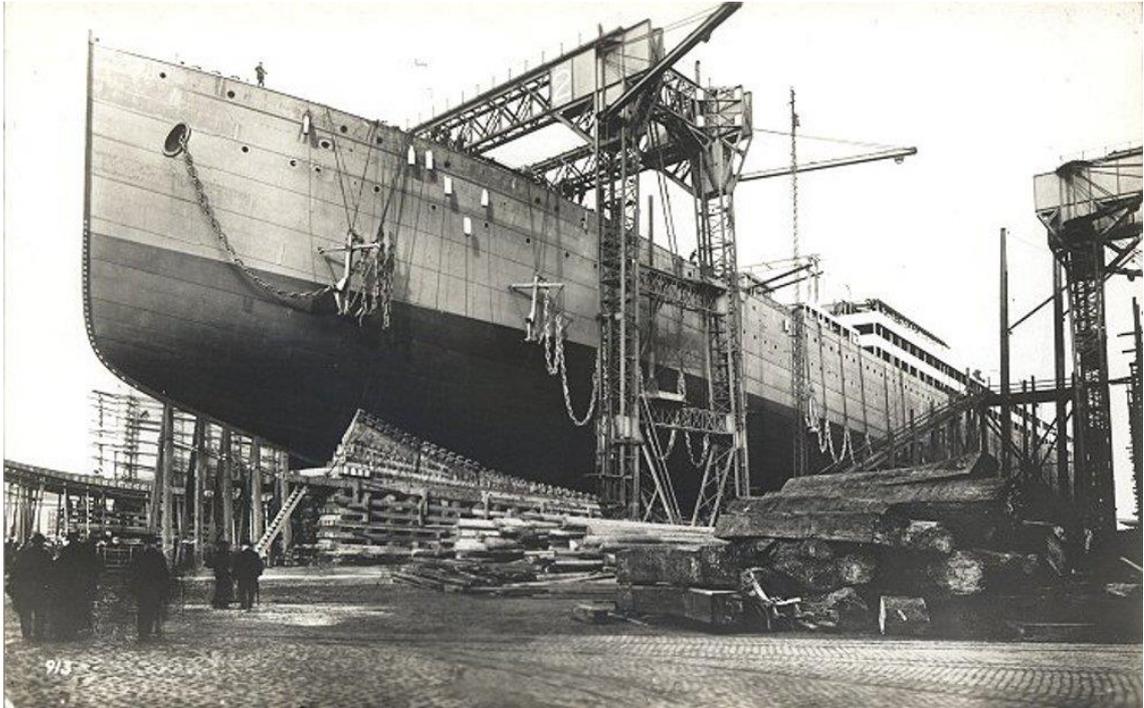
⁴⁴ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 81.

⁴⁵ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 82-83.

⁴⁶ HAWS, D., *White Star Line, op. cit.*, p. 42-44.

⁴⁷ OLDHAM, W.J., *op. cit.*, chapitre 10.

charbon : les 400 tonnes quotidienne de l'*Oceanic* étaient ici ramenées à 260⁴⁸. L'objectif était toujours de transporter d'importantes cargaisons, mais également un très grand nombre de passagers : avec une capacité théorique de près de 3 000 passagers, le navire attira une grande attention. En une occasion, il transporta d'ailleurs à New York 2 954 passagers, en 1904, établissant un record absolu au sein de la compagnie⁴⁹.



Cette photographie du *Celtic* en construction donne un ordre d'idée de son gigantisme : plus gros navire de son époque, il avait en revanche une vitesse moyenne de plus de cinq nœuds inférieure aux records de l'époque.

(Wikimedia Commons, domaine public)

Cette inflexion prise par Thomas Henry Ismay fut amplifiée par son fils : le succès du *Celtic* fut en effet énorme. Le pari d'avoir comme navire phare un paquebot navigant à 7 nœuds de moins que les navires les plus rapides du moment était pour le moins audacieux, mais sembla réussi⁵⁰.

⁴⁸ *Idem.*

⁴⁹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 95.

⁵⁰ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 89.

En effet, dès 1903, un jumeau vint rejoindre le navire ; le *Cedric*, suivi en 1904 du plus imposant *Baltic*, et en 1907 de l'*Adriatic*. Ce dernier visait clairement une clientèle d'élite, en comportant bains turcs et piscine (il s'agissait alors d'un fait inédit sur un paquebot)⁵¹. Leurs basses performances en termes de vitesse étaient loin de les réserver à une clientèle de second rang, malgré la concurrence de plus en plus rude (en 1907, les 17 nœuds de l'*Adriatic* faisaient bien pâle figure face aux 26 nœuds du *Mauretania*). Les brochures d'époque insistent en effet sur le confort et le luxe offerts à bord, notamment en comparaison des prix modérés :

« Les navires des *Big Four* transportent des passages de première, deuxième et troisième classe. Les installations de leur deuxième classe sont spacieuses et confortables, et sont populaires auprès des voyageurs qui sont heureux de constater qu'ici, ils ont plus pour des tarifs modérés. Bien qu'ils ne filent pas à la vitesse des navires express qui desservent Cherbourg et Southampton, les *Big Four* ont une puissance conséquente pour des performances fiables et stables, qui leur permettent de terminer leurs voyages avec la régularité que l'on retrouve chez les trains⁵². »

Ce service lent et régulier installé sur la ligne de Liverpool à New York se révéla ainsi payant. Comme en témoigne cette brochure de 1909, l'accent était alors mis sur la notion de régularité. Restait, en supplément, un service « express » qui, à 20 nœuds de moyenne environ, était depuis 1907 assuré au départ de Southampton par les très vieillissants *Majestic* et *Teutonic*, ainsi que par l'*Oceanic* et, à titre provisoire, l'*Adriatic*⁵³. Mais la compagnie avait pour projet de mettre en service une nouvelle série de navires, bien plus imposants et modernes, afin de renouveler ce qui serait sa façade. Pour ces navires, la question de la vitesse se poserait également.

2.122 La classe Olympic : le prestige détaché de la vitesse

La mise en service des paquebots de classe Olympic fait partie de ces événements qui ont été totalement reforgés par ce qui les a immédiatement suivis. En

⁵¹ HAWS, D., *White Star Line, op. cit.*, p. 58.

⁵² « The Famous Big Four of the White Star Line », brochure de 1909 consultable sur le site des archives Gjenwick Gjonvick : <http://www.gjenwick.com/HistoricalBrochures/WhiteStarLine/1909-04-16-Brochure-TheFamousBig4-NewYork-Liverpool.html>

⁵³ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 100.

effet, l'entrée en service de l'*Olympic* en 1911 relevait de l'événement, mais il est difficile de l'appréhender à sa juste mesure tant elle fut éclipsée par le naufrage mythique de la deuxième unité de la série, le *Titanic*, l'année suivante. La classe *Olympic* renforça encore son caractère particulier en 1916 lorsque le troisième de ses navires, le *Britannic*, sombra en mer Égée durant la Première Guerre mondiale. Par ces deux naufrages, cette classe occupe dans l'histoire de la marine marchande une place prépondérante. Aurait-elle été perçue de la même manière sans ces drames ?

En 1911, pour la mise en service de l'*Olympic*, l'attention fut particulièrement forte : le navire était innovant, somptueux, mais surtout, il dépassait de 50 % le tonnage du plus gros navire en service, le *Mauretania*⁵⁴. Le paquebot et son jumeau alors annoncé et fraîchement lancé, le *Titanic*, firent l'objet d'un numéro spécial de la revue maritime *The Shipbuilder* qui les décrit en détail⁵⁵. Il n'y avait cependant là rien d'exceptionnel : le *Normandie* fut également l'objet d'un tel numéro en 1935⁵⁶. De même, le *Lusitania* et le *Mauretania* avaient suscité en leur temps des numéros spéciaux de la revue *Engineering*⁵⁷.

Si ces navires figuraient donc au premier plan lors de leur mise en service, il ne faut donc pas pour autant surestimer leur portée. Il n'en reste pas moins qu'en la matière, l'*Olympic* et ses jumeaux incarnaient réellement le changement de stratégie de la White Star Line.

Il s'agissait en effet, cette fois-ci, de navires qui étaient ouvertement attribués au service « express » de la compagnie, là où les *Big Four* devaient jouer un rôle de second plan pour une clientèle désireuse de voyager à prix modéré. Or, l'*Olympic* et ses jumeaux n'étaient conçus que pour une vitesse moyenne de 21 nœuds, et capables d'atteindre ponctuellement 24 à 25 nœuds, par exemple pour rattraper un retard. Qui plus est, en choisissant un type de propulsion mixte (deux machines à triple expansion et une turbine⁵⁸), la compagnie restait à distance de cette nouvelle technologie

⁵⁴ L'*Olympic* jaugeait 45 000 tonneaux de jauge brute environ. Le *Mauretania* un peu moins de 32 000.

⁵⁵ *The Shipbuilder*, supplément spécial, Newcastle-on-Tyne, 1911, réédité en 2009.

⁵⁶ 1997 004 6345 (AFL).

⁵⁷ WARREN, M.D., *Lusitania et Mauretania*, op. cit.

⁵⁸ Ce système faisait en somme la jonction entre les anciennes et nouvelles pratiques. Les navires récents de la compagnie, comme les *Big Four*, disposaient d'une propulsion à deux hélices activées par des machines à triple expansion, machines à vapeur classiques fondées sur un système d'immenses

qu'était alors la turbine basse pression, et sur laquelle misaient totalement les paquebots récents de la Cunard, mais également le *France*, ou encore l'*Imperator* alors en construction. À la vitesse, la White Star Line préférait donc la régularité, qui se caractérisait par de substantielles économies de charbon⁵⁹.

Cette vitesse devait permettre au navire d'effectuer une traversée de l'Atlantique en une semaine précisément, du mercredi au mercredi à l'aller, puis du samedi au samedi au retour, permettant un roulement à trois navires sur trois semaines. Pourtant, très vite, un débat éclata au sein de la compagnie, principalement entre Joseph Bruce Ismay, son président britannique, et Phillip A. S. Franklin, vice-président basé aux États-Unis.

Ainsi, le 7 juillet 1911, alors que l'*Olympic* n'était en service que depuis moins d'un mois, Franklin écrivit à Ismay :

« Veuillez s'il vous plaît ne pas écarter notre suggestion selon laquelle le paquebot devrait arriver ici un mardi durant un de ses premiers voyages, et que si cela pouvait être fait lors du premier voyage des trois rotations hebdomadaires, cela serait une aide matérielle non négligeable, mais ce n'est pas nécessaire⁶⁰. »

En effet, poussé à pleine vitesse, le navire pouvait atteindre New York de façon à accoster non plus le mercredi matin, mais le mardi soir. La réponse d'Ismay fut néanmoins un simple accusé de réception, envoyé dix jours plus tard :

« Nous garderons à l'esprit votre suggestion selon laquelle l'*Olympic* devrait arriver à temps pour débarquer confortablement ses passagers le mardi, et plus, que si cela pouvait se faire lors du premier voyage des trois rotations hebdomadaires, ce serait d'une aide matérielle mais non nécessaire⁶¹. »

pistons, qui prenaient beaucoup de place. Sur l'*Olympic* et ses jumeaux, il fut décidé d'ajouter une hélice centrale, actionnée par une turbine basse pression qui serait alimentée par la vapeur excédentaire rejetée par les machines : cette turbine n'entrait en jeu que lorsque le navire était lancé à grande vitesse. Cette solution était économique et fut utilisée sur de nombreuses constructions des chantiers Harland & Wolff dans les années 1910 et 1920, les constructeurs comme la White Star Line étant réticents à faire reposer l'intégralité de la propulsion sur des turbines.

⁵⁹ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 28-29.

⁶⁰ DX/504(R)/2/1 (MMM). Cette lettre et les suivantes sont retranscrites en annexe.

⁶¹ DX/504(R)/2/2 (MMM).

Il faut ici constater que si les mots de Franklin furent repris presque sans modification, Ismay ajouta la notion de débarquer « confortablement [les] passagers », idée qui allait prendre de l'importance dans la suite de l'échange. En effet, dès le 19 juillet, Franklin écrivit pour faire son rapport au sujet d'une arrivée de l'*Olympic* un mercredi matin, et pour renouveler sa demande :

« Même si nous n'étions pas particulièrement impatients de voir le navire arriver mardi après-midi, il aurait pu le faire facilement, et nous pensions que cela aurait été une bonne chose de lui permettre de le faire.

J'espère, et je recommande fortement, que pour le prochain voyage vous lui permettiez d'accoster mardi soir, puisque cela permettra de faire la promotion du navire, et nous aidera beaucoup à préparer le navire pour le retour tout en arrangeant tout le monde à bord, et je suis certain que cela aidera les passagers⁶². »

Franklin fournit ici quelques éléments de compréhension : il apparaît que lorsque le navire atteignait la quarantaine, il lui restait encore plus d'une heure de trajet jusqu'au quai, après quoi le débarquement lui-même pouvait durer dans les deux heures. Il était courant que le navire approchât New York de nuit pour ne pouvoir accoster que le matin, tant l'opération prenait du temps. Pour justifier sa demande, Franklin donna trois arguments : le premier, sur la portée publicitaire, est clairement recevable : l'arrivée prématurée d'un navire pouvait en effet assurer une certaine réputation, jouant sur un effet de surprise agréable. Les avantages exposés au sujet de l'équipage sont également tout à fait recevables : les opérations de chargement du charbon pour le voyage de retour étaient longues et laborieuses, et un délai supplémentaire était toujours souhaitable⁶³. L'argument du bien-être des passagers est en revanche beaucoup plus discutable : Franklin en était conscient, mentionnant d'abord son souhait d'une arrivée « mardi après-midi » pour ensuite parler de la soirée, bien moins profitable. Et c'est sur ce point-ci qu'Ismay devait lui répondre, à nouveau, par la négative. Cependant, entre temps, Franklin se faisait insistant : dès le 20 juillet, lendemain de sa lettre précédente, il en expédiait une nouvelle, soulignant les performances du navire avant d'ajouter :

⁶² DX/504(R)/2/3 (MMM).

⁶³ Sur le travail des personnels mécaniciens à cette époque, voir DE KERBRECH, R., *Down amongst the Black Gang*, The History Press, 2014.

« À partir des données ci-dessus, il apparaît très clairement que le navire aurait pu accoster facilement mardi soir, mais vous connaissez notre point de vue concernant cela, et nous ne pouvons que répéter que dans le futur, nous espérons que vous permettrez au vapeur d'accoster ici, si le temps le permet, le mardi soir, car, en plus de l'excellente publicité, des économies de fonctionnement, particulièrement dans un calendrier aussi serré, nous pensons que les passagers seront bien plus satisfaits que s'ils ont l'impression d'être sur un navire que l'on retient délibérément en arrière⁶⁴. »

Ce dernier point était en réalité assez discutable : bien souvent dans les récits de voyage, on relève au contraire une certaine déprime des passagers à l'approche de l'arrivée du navire lorsque la traversée était agréable ; qui plus est, à une époque où le voyage durait encore près d'une semaine, la plupart des passagers n'étaient pas à quelques heures près. Ismay souligna ce point en insistant sur sa connaissance de la réalité des voyages, à l'inverse de son associé. Il écrivit ainsi le 27 juillet :

« J'admets volontiers qu'accoster le mardi soir vous aiderait à préparer le voyage retour, à donner à ceux qui sont à bord une meilleure chance de mettre le navire en bon état pour la traversée du samedi, et plus encore, que si nous pouvions en faire une pratique courante, cela plairait aux passagers, mais comme je l'ai déclaré à plusieurs reprises, je pense très fortement que les passagers seraient bien plus satisfaits de savoir, quand ils partent d'ici, qu'ils ne vont pas débarquer avant mercredi matin, plutôt que d'être dans l'incertitude durant tout le voyage. Je ne pense pas que vous ayez expérimenté les déboires d'un accostage de nuit à New York ; si ça avait été votre cas, je pense que votre point de vue en aurait été altéré⁶⁵. »

Ainsi, Ismay fait ici apparaître le point essentiel de sa ligne de conduite pour la White Star Line : le désir de régularité avant tout. Pour Ismay, il était en effet essentiel que les passagers sachent à quoi s'en tenir, bien avant les performances. Le 31 juillet suivant, il écrivit une autre lettre, certainement en réponse à celle que Franklin avait écrite le 20. Le ton en était plus acerbe, mais néanmoins conciliant :

« Je crains, si vous continuez à m'écrire au sujet de l'*Olympic* devant accoster le mardi soir, que je devrai vous répondre de la même façon que vous

⁶⁴ DX/504(R)/2/4 (MMM).

⁶⁵ DX/504(R)/2/5 (MMM).

l'avez fait à Mr. Curry quand il persistait à trouver un problème avec les chauffeurs que vous fournissez aux navires de l'American Line à New York⁶⁶.

Comme vous le savez, je ne suis pas favorablement disposé à essayer d'accoster un mardi après-midi, mais si, après avoir discuté du sujet avec Lord Pirrie, le capitaine Smith et Mr. Bell, le consensus va en faveur de cette option, soyez assuré que je ne laisserai pas mes sentiments personnels lui barrer le chemin⁶⁷. »

Ismay proposait en effet d'en discuter avec plus informé : Lord Pirrie, l'un des influents directeurs de la White Star Line, était également président des chantiers Harland & Wolff, et l'un des « pères » du navire ; le capitaine Smith en était le commandant depuis son voyage inaugural et devait, quelques mois plus tard, avoir la charge du *Titanic*. Il en allait de même pour Joseph Bell, alors récemment chef mécanicien de l'*Olympic* également chargé de superviser la construction de son jumeau. Bell était particulièrement bien placé pour traiter le sujet, ayant supervisé la construction du navire, comme l'expliqua Ismay lors de la commission d'enquête américaine sur le naufrage du *Titanic* :

« Il avait été envoyé à Belfast quand l'*Olympic* était en construction, et il est resté à Belfast durant tout le temps de sa construction, supervisant les travaux, faisant des suggestions sur ce qu'il pensait pouvoir amener des améliorations. Il a emmené le navire à New York durant son premier voyage, comme chef mécanicien à bord du navire. Nous avons mis un autre de nos mécaniciens chevronnés à bord de l'*Olympic* avec Mr. Bell, un homme nommé Mr. Fleming, pour qu'il puisse acquérir de l'expérience sur l'*Olympic* et s'habituer à lui, puis qu'il en prenne la charge. Je crois qu'ils ont servi ensemble pendant deux voyages, puis nous avons repris Mr. Bell à terre, et il était présent durant tout le temps de la construction du *Titanic* puis l'a inauguré comme chef mécanicien⁶⁸. »

Ainsi, Ismay avait un avis radical sur la question, étant opposé à toute tentative d'accroître la vitesse du navire pour une arrivée le mardi soir qui n'apporterait pas

⁶⁶ Le « Mr. Curry » mentionné ici est vraisemblablement Philip Eddowes Curry, directeur général de l'American Line depuis 1902, et directeur de la White Star à Southampton depuis 1907. L'American Line étant une compagnie de l'IMM, elle dépendait également, pour New York, des services de Franklin. On peut donc supposer sans difficultés que ce dernier a reçu des critiques de la part de Curry, et a dû lui faire comprendre d'une façon plus ou moins diplomatique que la discussion devait s'arrêter là.

⁶⁷ DX/504(R)/2/6 (MMM).

⁶⁸ USI, p. 957.

grand intérêt aux passagers. Il décida néanmoins de donner préséance à l'avis du plus compétent que lui en la matière.

Il semble que Smith, Bell et Pirrie aient abondé dans le sens de Franklin : dès le 11 août, la société Ismay, Imrie & Co. envoyait à Franklin une lettre le certifiant :

« Pour votre information nous attachons une copie de la lettre envoyée au commandant de l'*Olympic*, sur laquelle vous verrez que nous l'avons autorisé à aller à pleine vitesse sur la route courte, tant vers l'est que vers l'ouest. Nous avons préparé un mémo montrant quelles arrivées se feront vers l'est sur la route courte à 22 nœuds et demi⁶⁹. »

La « route courte » était celle empruntée durant la deuxième moitié de l'année, plus courte car elle passait au nord, tandis que la « route longue », de janvier à août, faisait un net détour par le sud de façon à éviter les glaces. Ainsi, s'il était désormais question de naviguer plus vite durant la période « sûre », la compagnie n'encourageait pas à la vitesse durant les temps plus dangereux. Le même jour, une lettre fut envoyée au capitaine Smith lui confirmant que cette disposition devait s'appliquer à partir de septembre 1911⁷⁰. Cette tendance aux arrivées le mardi se confirma, plus encore après l'éviction d'Ismay à la suite du naufrage du *Titanic*, qui laissa le champ libre à Franklin.

Il est intéressant de voir que celui qui avait le plus montré de réticences à voir l'*Olympic* arriver le mardi soir au lieu de la date prévue fut, quelques mois plus tard, accusé par la presse, en particulier américaine, d'avoir fait pression sur le capitaine Smith pour que le *Titanic* arrive un jour plus tôt que prévu. Si les enquêtes sur le naufrage ne démontrèrent jamais qu'il en fut ainsi, le nom d'Ismay reste ainsi paradoxalement associé à la course à la vitesse dans sa dimension la plus mortifère.

Le principal indice au sujet de ces pressions est une conversation surprise par une passagère, Elizabeth Lines, durant laquelle Ismay se vantait des bonnes performances du navire, espérant battre celles de l'*Olympic* lors de son premier voyage. Néanmoins, le témoignage lui-même ne laisse pas penser qu'il y ait eu de

⁶⁹ DX/504(R)/2/9 (MMM).

⁷⁰ DX/504(R)/2/10 (MMM).

réelles pressions : Ismay se contentait de constater la bonne marche du navire qui, par ailleurs, ne fut jamais lancé à pleine vitesse⁷¹.

Il n'en reste pas moins que, durant cette traversée (et parfois même avant le départ) la rumeur selon laquelle le navire pourrait arriver le mardi soir était bien implantée : ainsi, Lawrence Beesley, dans son récit du voyage, mentionna les conversations à ce sujet :

« De midi le jeudi à midi le vendredi, nous avons parcouru 386 miles, de vendredi à samedi 519 et de samedi à dimanche, 546. Les 519 miles du deuxième jour étaient, selon ce que le commissaire de bord nous a dit, une déception, et nous ne devions pas accoster avant mercredi matin au lieu de mardi, durant la nuit, comme c'était attendu ; cependant, dimanche, nous fûmes heureux de voir qu'une plus grande distance avait été parcourue, et il se dit alors que nous pourrions, après tout, arriver à New York mardi dans la nuit. Le commissaire de bord remarqua : « Ils ne le poussent pas trop ce voyage-ci et ne cherchent pas à faire une traversée rapide : je ne pense pas que nous ferons plus que 546 désormais ; ce n'est pas un mauvais score pour un premier voyage ».

C'était pendant le déjeuner, et je me souviens que la conversation tourna sur la vitesse et la construction des transatlantiques comme facteur de leur confort : tous ceux qui avaient fait la traversée de nombreuses fois étaient unanimes pour dire que le *Titanic* était le navire le plus confortable sur lequel ils avaient navigué, et qu'ils préféraient la vitesse à laquelle nous allions à celle de navires plus rapides, du point de vue des vibrations [...] ⁷². »

Il apparaît dans tous les cas fort clair que tous ceux qui avaient choisi le *Titanic*, comme les autres navires de la White Star Line, ne le faisaient pas pour leur vitesse. Ses 20 à 22 nœuds de moyenne faisaient en effet bien pâle figure en comparaison des performances du *Lusitania* et du *Mauretania* et même, dans une moindre mesure, du *France*, dont l'entrée en service était imminente et qui resta jusque dans les années 1920 le troisième paquebot le plus rapide du monde⁷³.

Les louanges adressées au *Titanic* durant son éphémère carrière, mais surtout le succès plus durable des *Big Four* et de l'*Olympic* démontrèrent dans tous les cas que

⁷¹ FITCH, T., LAYTON, J. L., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, Amberley, 2013, p. 360-361.

⁷² BEESLEY, L., *The Loss of S.S. Titanic*, New York, Houghton Mifflin, 1912, p. 33-34.

⁷³ 1997 004 6083 (AFL).

ce renoncement à la vitesse pouvait s'avérer payant : cette politique de la White Star Line donna en effet lieu à de nouvelles directions au sein des autres compagnies.

2.123 Des normes durablement posées

La politique incarnée par la famille Ismay se perpétua-t-elle au sein de la White Star Line ? La réponse à cette question est difficile, dans la mesure où son trio de navires express dans les années 1920 n'était conçu par elle que pour un tiers : l'*Olympic* était en effet le seul survivant de sa classe et les deux navires qui le rejoignirent étaient de conception allemande : la compagnie n'avait donc pas eu son mot à dire sur leurs performances techniques : ainsi, l'*Homeric* fut un navire très lent, d'une vitesse moyenne de 18,5 nœuds qui le handicapa énormément sur le service express⁷⁴, tandis que le *Majestic* était capable de naviguer à une vitesse moyenne de 23 nœuds⁷⁵, supérieure, donc, à celle prévue par la compagnie pour cette ligne.

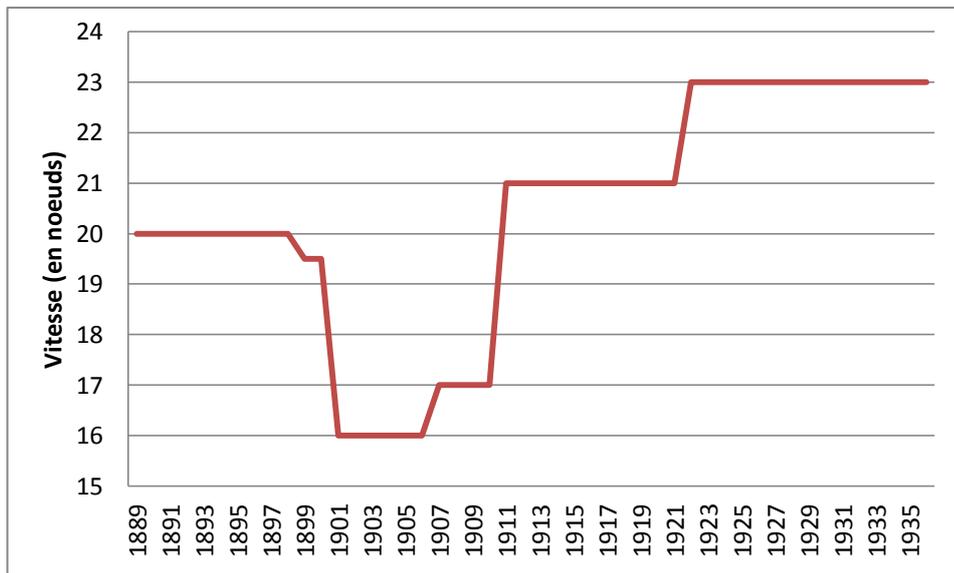
Par ailleurs, la compagnie ne construisit plus de navire de ce type avant sa fusion avec la Cunard Line, à l'exception d'un projet avorté à la toute fin des années 1920, dont il sera question ultérieurement⁷⁶. Ses deux seules commandes de la décennie d'après-guerre furent en effet le *Doric* (II) et le *Laurentic* (II), tous deux destinés à la ligne canadienne, sur laquelle la vitesse était loin d'être un critère important⁷⁷.

⁷⁴ HAWS, D., *White Star Line, op. cit.*, p. 95.

⁷⁵ *Idem*, p. 88.

⁷⁶ Voir 2.132.

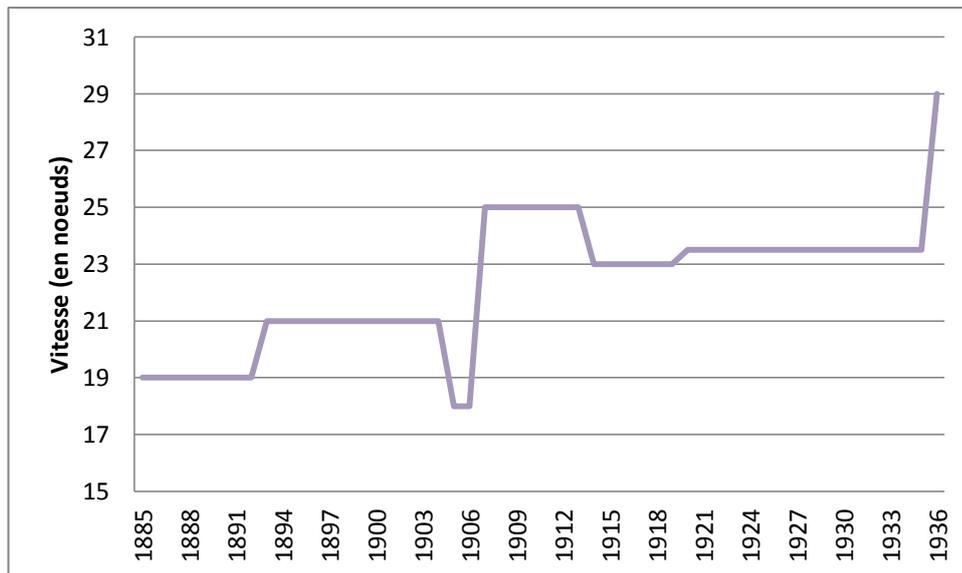
⁷⁷ HAWS, D., *White Star Line, op. cit.*, p. 93-99.



Évolution de la vitesse moyenne des navires amiraux de la White Star Line⁷⁸

Durant le même intervalle, la Cunard Line et la Compagnie générale transatlantique affichaient une progression régulière, culminant entre 1907 et 1912 avec les mises en service du *Lusitania*, du *Mauretania* et du *France*. Certes, la « Transat » affichait un léger retard sur sa rivale britannique mais, malgré tout, les courbes représentant la vitesse moyenne de leurs navires les plus récents sur la ligne en ce qui concerne le service express ont une forme similaire, marquée par une progression en constante augmentation jusqu'aux années 1910, puis par une totale stabilisation jusqu'aux mises en service du *Normandie* et du *Queen Mary*.

⁷⁸ Étude réalisée à partir de la vitesse moyenne des navires amiraux de la compagnie entre 1889 et 1922 : *Teutonic*, *Oceanic*, *Celtic*, *Adriatic*, *Olympic* et *Majestic*. Avant 1889, le dernier navire amiral était le *Germanic*, de 1875, trop ancien pour cette étude. La compagnie ne construit pas de transatlantique pour son service express dans les années 1930. Il faut également prendre en compte que le *Majestic* était une construction allemande, non planifiée par la compagnie (d'où le pic final à 23 noeuds), de même que l'*Homeric*, acquis la même année pour compléter le service express malgré ses 18,5 noeuds.



Évolution de la vitesse moyenne des navires amiraux de la Cunard Line⁷⁹

Dans le cas de la Cunard Line, ce renoncement à la vitesse se manifesta à travers le paquebot *Aquitania*, souvent présenté comme un troisième jumeau aux *Lusitania* et *Mauretania*. Si le navire affichait une silhouette similaire, en particulier grâce à ses caractéristiques quatre cheminées, il était conçu pour une vitesse de service de 23 nœuds, soit deux nœuds de moins que ses prédécesseurs, et était nettement plus imposant⁸⁰. Si l'*Aquitania* fut commandé en 1910, donc avant l'entrée en service des navires de classe Olympic, il est évident que ceux-ci, ainsi que les *Big Four*, influencèrent sa conception : le *Lusitania* et le *Mauretania* étaient réputés pour leur vitesse, mais leur confort était relatif, et manquait de nombreuses prestations fournies par les navires de la White Star (piscines, par exemple). L'*Aquitania* fut construit pour compenser ce manque.⁸¹ Il apparaît que dès les discussions préliminaires, l'idée de diminuer cette vitesse était présente, en décembre 1909 dans les rapports du conseil d'administration de la compagnie, quelques mois seulement après l'établissement du record de vitesse du *Mauretania*, qui devait rester indépassé

⁷⁹ Étude réalisée à partir de la vitesse moyenne des navires amiraux de la compagnie entre 1885 et 1936 : *Etruria*, *Campania*, *Caronia*, *Lusitania*, *Aquitania*, *Berengaria* et *Queen Mary*. Le pic « bas » représenté par le *Caronia* et son jumeau, le *Carmania* ne doit pas être mal interprété : ces navires furent conçus pour être aussitôt voués à un rôle subalterne aux côtés des plus rapides *Lusitania* et *Mauretania*. Ils ne sont mentionnés ici que pour avoir été les plus gros navires de la compagnie durant deux années.

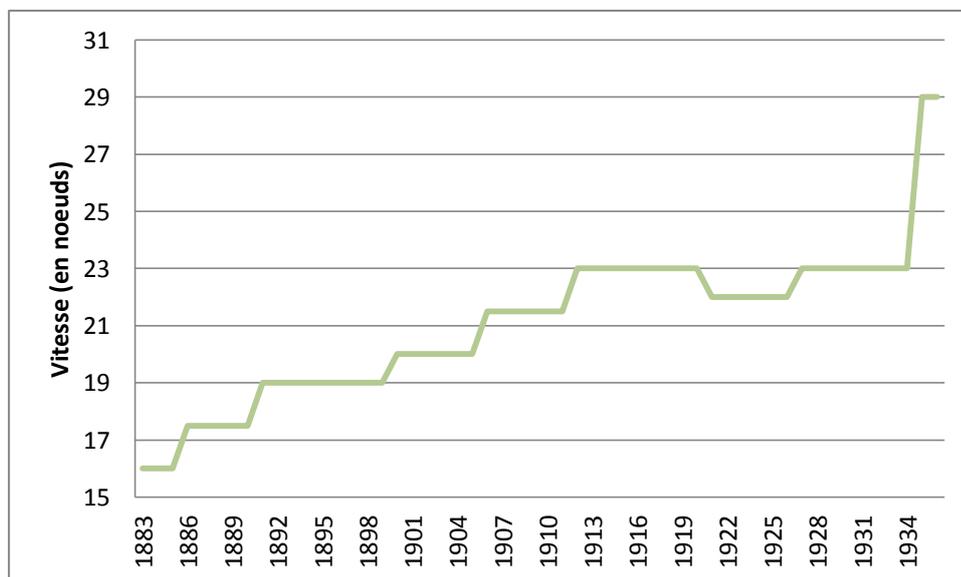
⁸⁰ CHIRNSIDE, M., *RMS Aquitania*, « *The Ship Beautiful* », *op. cit.*, p. 8.

⁸¹ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, *op. cit.*, p. 22-23.

jusqu'en 1929⁸². De même, les brochures éditées à sa mise en service ne mirent pas en scène sa vitesse, mais insistèrent sur le grand confort de ses installations, marquant ce net changement au sein de la compagnie⁸³.

Comme la White Star Line, la Cunard vit le service qu'elle avait conçu être totalement modifié par la perte du *Lusitania* durant la Première Guerre mondiale. Il fut remplacé par le *Berengaria*, ex-*Imperator* allemand. Celui-ci pouvait atteindre une vitesse moyenne de 22,5 à 23,5 nœuds, et avait des caractéristiques voisines de l'*Aquitania*, leurs constructions ayant d'ailleurs été simultanées⁸⁴. Lorsqu'il fut récupéré par la Cunard au début des années 1920, il fut rapidement refondu de façon à pouvoir fonctionner au mazout, plus économique que le charbon dans le climat d'après-guerre, mais ses performances ne varièrent pas⁸⁵.

Ainsi, jusqu'en 1936 avec la mise en service du *Queen Mary*, la Cunard renonça à la vitesse : de ses deux « lévriers des mers », elle n'en conservait plus qu'un dans les années 1920, le *Mauretania*, qui détint durant 20 ans le record de vitesse à une période où nul ne semblait désormais vouloir relever le défi.



Évolution de la vitesse moyenne des navires amiraux de la Compagnie générale transatlantique⁸⁶

⁸² D.42.B1.8 (LPU), p. 148.

⁸³ B/CUN/7/2/2 (MMM).

⁸⁴ B/CUN/7/4/4 (MMM).

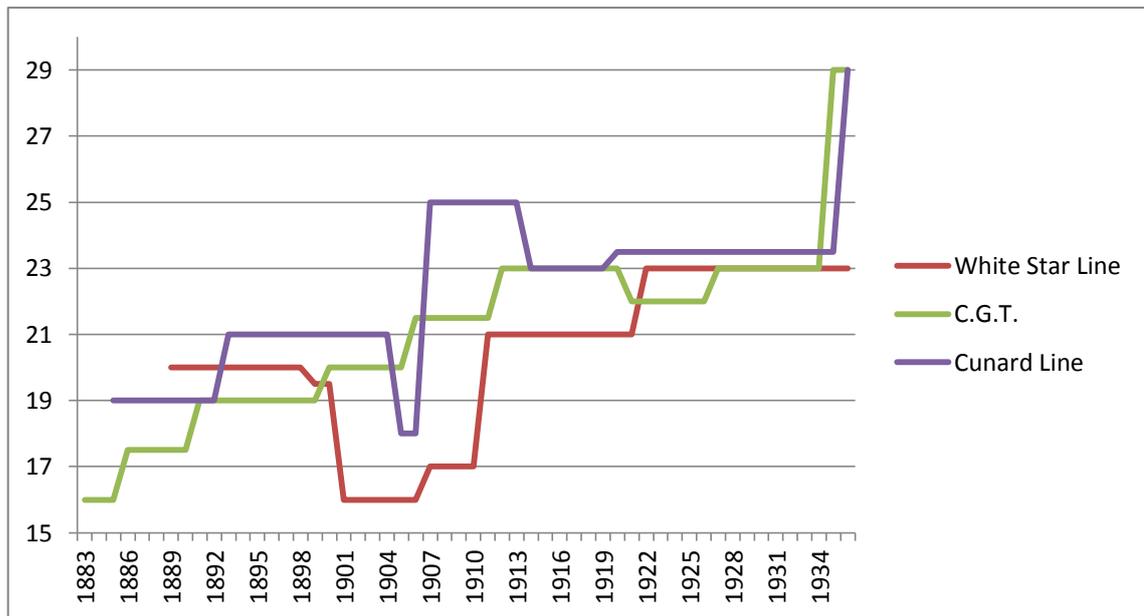
⁸⁵ B/CUN/7/3/5 (MMM).

⁸⁶ Étude réalisée à partir de la vitesse moyenne des navires amiraux de la compagnie entre 1883 et 1935 : *La Normandie, La Champagne, La Touraine, La Lorraine, La Provence, France, Île-de-France et Normandie*.

Le cas de la Compagnie générale transatlantique est finalement le plus parlant, dans la mesure où, contrairement aux compagnies britanniques, l'entreprise française cessa de mettre en service plusieurs navires express en même temps, après la mise en service conjointe de *La Lorraine* et *La Savoie* en 1900/1901. Les mises en service furent par la suite échelonnées, avec *La Provence* en 1906, le *France* en 1912, le *Paris*, prévu pour 1916 mais mis en service en 1921, l'*Île-de-France* en 1927 et enfin le *Normandie* en 1935. Cette formule permit à la compagnie d'être beaucoup plus adaptable que ses rivales : chaque entrée en service d'un nouveau navire permettait d'en remplacer un plus ancien, tandis que la Cunard et la White Star se retrouvaient avec des trios de navires d'âge globalement similaire, qui devraient théoriquement être remplacés d'un coup.

Comme pour la Cunard, la courbe d'évolution de la vitesse marque un pic en 1912 avec l'entrée en service du *France*, qui se distingua dans ce domaine⁸⁷. En revanche, le *Paris* fut marqué par un relatif recul, et en 1927, l'*Île-de-France* se contentait d'égaliser les performances établies quinze ans plus tôt. Pour la Transat, comme pour les autres, il y eut donc bien également une longue stabilisation durant les années 1920 : la vitesse, trop coûteuse, n'était plus un argument décisif.

⁸⁷ 1997 004 6383 (AFL).



Évolution comparée de la vitesse moyenne des navires amiraux des trois compagnies étudiées.

L'étude comparative des trois courbes fait mieux ressortir encore le phénomène : en matière de vitesse, la White Star Line apparaît de façon évidente comme étant la première à abandonner une course que la Cunard, en tête, et la Transat, légèrement en retrait, poursuivirent. Néanmoins, les records coûteux du *Mauretania* et du *Lusitania* marquèrent un point d'arrêt et l'*Aquitania* est finalement une réelle preuve que la Cunard se soumettait désormais elle aussi au système « Ismay », privilégiant le confort et la régularité à la vitesse.

Ces données ne concernent cependant que les navires de façade des compagnies : toutes mirent en effet en place à partir des années 1900 des services « lents », la White Star Line faisant également figure de précurseur en la matière avec ses *Big Four*, qui occupèrent le devant de sa vitrine durant la première décennie du XX^e siècle, mais la Cunard Line se prêta également à l'exercice avec le *Caronia* et le *Carmania*, en 1905, qui furent conçus dès le départ comme navires subalternes avec leurs 18 nœuds de vitesse moyenne, mais qui furent malgré tout les plus grosses unités de leur flotte en attendant le *Lusitania* et le *Mauretania*⁸⁸.

La Compagnie générale transatlantique n'était pas non plus en reste, avec la mise en service du *Chicago* (1908) puis du *Rochambeau* (1913), principalement

⁸⁸ HAWS, D., *Cunard Line, op. cit.*, p. 56-57.

destinés à l'origine aux migrants⁸⁹. De façon générale, ces navires donnèrent lieu à l'émergence, dans les années 1920, de la « classe cabine » et des « *cabin ships* », proposant une vitesse réduite pour un confort équivalent aux navires express, permettant des tarifs plus abordables⁹⁰. Très liée à l'évolution des clientèles, cette thématique sera abordée lorsque cette émergence de nouveaux types de passagers sera traitée⁹¹.

À partir des années 1910, les compagnies maritimes atteignirent donc une certaine stabilité qui vit, de fait, la fin temporaire de la course à la vitesse. L'impact de la Première Guerre mondiale en la matière ne doit pas être surestimé, dans la mesure où la morphologie des flottes des trois compagnies étudiées ne fut pas autant modifiée que l'on pourrait le penser. Les deux compagnies britanniques avaient atteint leur « point de stabilité » avant le conflit, et les navires perdus furent compensés sans que de nouveaux programmes de construction soient lancés pour reprendre la course. De même, la Compagnie générale transatlantique compensa la perte de *La Provence* avec ses navires déjà existants et la construction du *Paris*, envisagée dès avant les hostilités⁹².

Ce sont donc avant tout le confort des passagers et les économies de combustibles qui mirent fin à la compétition. Or, la fin des années 1920 vit l'arrivée de nouvelles technologies qui relancèrent rapidement les hostilités. En plus de l'Allemagne et des Britanniques, déjà bien impliqués dans la course au Ruban bleu au début du siècle, la France et l'Italie vinrent s'ajouter aux compétiteurs, donnant lieu à des affrontements savamment mis en scène : le temps de la modération était refermé.

2.13 Le boom des années 1930 : Normandie contre Queen Mary

Alors que les années 1910 et 1920 avaient marqué un long temps d'arrêt dans la course à la vitesse, le record absolu restant détenu par le *Mauretania* depuis 1909, la course reprit dès 1929 avec le record de vitesse établi par le paquebot allemand

⁸⁹ Voir 3.1 sur cette thématique.

⁹⁰ DE KERBRECH, R. et WILLIAMS, D. L., *Cabin Class Rivals*, *op. cit.*

⁹¹ Voir 3.232.

⁹² Rapport du CA à l'AG de 1914, 1997 004 5209 (AFL).

Bremen. S'en suivit alors l'entrée de nouveaux acteurs, à commencer par l'Italie, jusque-là peu présente dans la compétition.

Suite à cette reprise, les trois compagnies étudiées recherchèrent chacune à construire le premier « paquebot de cinq jours », capable de dépasser la vitesse symbolique de 30 nœuds. Cet objectif était promotionnel, certes, mais il aurait également un avantage pratique énorme pour celui qui parviendrait à l'atteindre : cette vitesse devait en effet permettre d'effectuer un service hebdomadaire avec deux navires, et non plus trois.

Deux de ces projets virent le jour, le *Normandie*, puis le *Queen Mary*, la White Star Line ayant été absorbée par la Cunard entre temps. La fin des années 1930 fut marquée par une compétition sans précédent dans l'histoire du Ruban bleu entre les deux navires, compétition qui fut savamment mise en scène par les compagnies, la presse et la classe politique.

2.131 En 1929 : retour à la compétition

Durant les années 1920, la marine allemande n'occupait qu'un rôle très secondaire sur la ligne transatlantique. Elle avait en effet été dépouillée de la plupart de ses grosses unités : les *Four Flyers* de la Norddeutscher Lloyd (*Kaiser Wilhelm der Grosse*, *Kronprinz Wilhelm*, *Kaiser Wilhelm II* et *Kronprinzessin Cecilie*) étaient au fond de l'eau ou en train de rouiller près de quais américains, tandis que les géants de la HAPAG (*Imperator* et *Vaderland*) étaient réappropriés par les compagnies britanniques et américaines. D'autres navires encore inachevés avaient dû être terminés pour le compte des vainqueurs de la guerre, comme le *Columbus* de la Norddeutscher Lloyd, devenu l'*Homeric*, et le *Bismarck* de la HAPAG, devenu *Majestic*.

La HAPAG, privée de la quasi-totalité de sa flotte à l'exception du très défectueux *Victoria-Luise* (ex-*Deutschland*), était en grande difficulté⁹³. Son dirigeant visionnaire, Albert Ballin, à l'origine de sa très grande prospérité au début du siècle,

⁹³ HAWS, D., *The Ships of the Hamburg America, Adler and Carr Lines*, op. cit., p. 18.

s'était suicidé durant les derniers jours de la Première Guerre mondiale⁹⁴. De fait, l'entreprise n'eut qu'un rôle de second plan sur la ligne transatlantique durant l'entre-deux guerres⁹⁵.

La Norddeutscher Lloyd connut des difficultés similaires, mais parvint malgré tout à revenir sur l'avant-scène en 1929 avec la mise en service du *Bremen*, paquebot de nouvelle génération qui, comme l'*Île-de-France*, imposait de nouveaux standards de qualité dépassant de loin les paquebots britanniques déjà âgés. René Laurent, ancien chef du secrétariat technique de la Compagnie générale transatlantique, écrivit une *Evolution chronologique des transports maritimes et aériens (en passagers) sur l'Atlantique Nord (1840-1961)* qui ne fut vraisemblablement jamais publiée, mais dont l'intégralité est conservée dans les archives de la compagnie. Ses écrits permettent de voir en quoi le *Bremen* fut perçu comme un coup de tonnerre par les compagnies concurrentes :

« La Norddeutscher Lloyd allemande mettait en service le 18 juillet 1929 le premier des 2 paquebots semblables qu'elle avait fait construire. Ce fut le *Bremen* construit par les Chantiers Weser à Brême, lancé le 16 juin 1928. [...] Son appareil moteur est constitué par 4 groupes de turbines à engrenages en 2 chambres séparées. [...] La vapeur nécessaire est fournie, par 20 chaudières à tubes d'eau chauffant au mazout. [...] Son premier voyage sur New York a été effectué en 4 jours, 17 heures 42 minutes, à la vitesse de 27 nœuds 83. Mais plus tard, au cours d'un autre voyage en juin 1933, à la vitesse de 28 nœuds 51, il battait ce dernier record en accomplissant la traversée Ambrose - Cherbourg en 4 jours 16 heures et 15 minutes⁹⁶. »

Le *Bremen* n'arrivait pas seul : un an plus tard, il était rejoint par un quasi-jumeau, l'*Europa*, dont la construction avait été légèrement retardée par des incendies. Ayant décrit le caractère novateur de leurs installations (divertissements plus modernes, comme un cinéma et une salle de sport, climatisation dans les cabines), René Laurent concluait surtout sur leur vitesse :

⁹⁴ Les liens entre Ballin et le régime impérial allemand, ainsi que son rôle d'homme d'affaires, ont été étudiés dans CECIL, L., *Albert Ballin: Business and Politics in Imperial Germany, 1888-1918*, Princeton, Princeton University Press, 2015.

⁹⁵ HAWS, D., *The Ships of the Hamburg America, Adler and Carr Lines*, op. cit., p. 18.

⁹⁶ 1997 004 6195 (AFL), p. 99-100.

« Durant son premier voyage en mars 1930, l'*Europa* a battu le record établi par le *Bremen* en s'appropriant à son tour le Ruban bleu que le *Bremen* avait précédemment enlevé au *Mauretania*. La traversée de Cherbourg au bateau d'Ambrose a été effectuée en 4 jours 17 heures 6 minutes, soit la vitesse de 27 nœuds 91⁹⁷. »

D'un point de vue technique, ces navires ne marquaient pourtant pas une importante révolution : ils fonctionnaient à l'aide de turbines classiques, actionnant les hélices par un système d'engrenage, ce qui ne différençait pas radicalement ces navires du bien plus ancien *Mauretania*. Ils prenaient en revanche plein avantage du passage du charbon au mazout, effectué au cours des années 1920 : tandis que les navires plus anciens s'étaient adaptés au nouveau combustible, le duo allemand avait été conçu en fonction de lui. Plus économique, en place, en hommes et en coût, le mazout permettait de repousser les limites précédemment posées.

Néanmoins, cette vitesse ne marquait pas un progrès aussi fort qu'il aurait pu l'être pour des navires britanniques ou français. En effet, les paquebots allemands avaient une plus grande distance à parcourir, le départ de Brême rajoutant une journée au voyage, à l'aller comme au retour. De fait, malgré ces records de vitesse, la compagnie devait recourir à d'autres navires plus petits en complément de ses deux paquebots phares pour maintenir un service régulier. C'est à cet effet que le *Columbus*, datant du début des années 1920, fut refondu⁹⁸.

Si l'Allemagne s'était déjà illustrée du point de vue de ses paquebots à partir de la fin des années 1897, la nation suivante à s'imposer par ses navires fut plus surprenante. L'Italie avait en effet jusque-là été un acteur de second plan, n'alignant que très peu de navires de prestige. C'était sans compter sur Mussolini, désireux d'arborer une marine puissante et qui, à cet effet, forma l'Italian Line (*Italia Flotte Riunite*) à partir de plusieurs compagnies réunies : la Cosulich Line, la Lloyd Sabauda et Navigazione Generale Italiana⁹⁹.

⁹⁷ 1997 004 6195 (AFL), p. 103.

⁹⁸ 1997 004 6195 (AFL), p. 103-104.

⁹⁹ KHOLER, P. C., *The Lido Fleet: Italian Line Passenger Ships and Services*, Seadragon Press, 1998.

Deux navires furent ainsi mis en service, le *Rex* et le *Conte di Savoia*, théoriquement exploités par des compagnies différentes (respectivement la Navigazione Generale Italiana et la Lloyd Sabauda), en septembre et novembre 1932. Tous deux arboraient des profils et des caractéristiques globalement similaires, et proposaient à leurs passagers de hauts niveaux de luxe et de modernité. René Laurent décrit ainsi les installations du *Rex* :

« Les emménagements à passagers sont répartis sur 7 ponts. Au pont des embarcations à l'avant se trouvent une véranda, le café-terrace et la piscine de première classe de 100 m² de style moderne. Les salons dont la décoration est inspirée du style italien du XVIII^e siècle, mais modernisé, y existent également. La salle à manger des 1^{ères} classes a une superficie de 800 m². Elle est pourvue d'une installation d'air conditionné, purifié et réfrigéré. Quatre petits salons particuliers sont séparés du reste de la salle à manger par des grilles en fer forgé et ornées de cristal. La chapelle de 135 m² est inspirée des chapelles des grandes villes patriciennes italiennes du XVIII^e siècle. Par des entrées spéciales, elle est mise en communication avec les 4 catégories de passagers. Le grand salon a 650 m² de superficie et 6 m 50 de hauteur. [...] A l'avant de ce salon se trouve le théâtre salle des fêtes de 500 m² et 6 m de haut avec loges et locaux de service, cinéma sonore. Un jardin d'hiver de 690 m², 3 m de haut entoure complètement la salle des fêtes. Il peut former un ensemble unique avec cette dernière lorsque les nombreuses portes sont ouvertes¹⁰⁰. »

Étaient également proposés une galerie marchande, un pont des sports, des salons de lecture et de correspondance... Ici encore, les divertissements proposés dépassaient nettement ce qu'auraient pu trouver les passagers des plus anciens *Olympic* ou *Mauretania*. Les ports de départ italiens avaient beau être excentrés, le confort de leurs navires contribuait à y attirer une clientèle fortunée.

Par ailleurs, si le *Conte di Savoia* ne s'illustra jamais par ses performances techniques, le *Rex* poussa un peu plus loin les records du *Bremen* et de l'*Europa*, tout en arborant un type de propulsion assez proche. René Laurent relève ainsi :

¹⁰⁰ 1997 004 6195 (AFL), p. 115-116.

« En 1933, après une mise au point de ses machines, un record de la traversée Gibraltar - New York a été établi par ce navire en 4 jours 13 heures 58 minutes à la vitesse de 28 nœuds 92, ce qui lui valut le Ruban bleu¹⁰¹. »

Face à ces progrès, la Cunard et la White Star Line devaient répondre rapidement, au risque de perdre en prestige et en clientèle. La Compagnie générale transatlantique était, pour sa part, moins contrainte à l'action, ses navires étant plus récents.

Dans tous les cas, cette entrée en force de l'Allemagne et de l'Italie sur la ligne transatlantique au début des années 1930 était symboliquement forte. Avec l'arrivée au pouvoir d'Hitler en 1933, les quatre navires se retrouvèrent être les symboles des deux dictatures s'imposant au cœur de l'Europe. C'est ainsi qu'en 1935, le *Bremen* fut au centre d'une action d'activistes New-Yorkais : Bill Bailey, l'un d'entre eux, raconta les événements dans ses mémoires :

« Le 25 juillet [1935], le mot parvint à la section des marins du district [au sujet des exactions de plus en plus fortes du régime nazi]. Tous les marins devaient se rassembler en ville au French Workers' Club le lendemain pour discuter de projets de manifestation sur le quai de la North German Lloyd. Là était accosté le *Bremen*, qui se préparait à partir pour l'Allemagne la même nuit. Nous allions essayer d'emmener autant de monde que possible à bord. Dès que le sifflet appelant à descendre à terre retentirait, nos gars formeraient une haie jusqu'à la proue. Un ou deux gars devraient courir pour attraper la croix gammée, foncer à travers la ligne et le ramener à terre. Les manifestants verseraient de l'essence dessus et le brûleraient. C'était le plan¹⁰². »

Les activistes, pour maximiser les chances de retombées de leur action, voulurent à tout prix ne pas être perçus comme communistes, et se firent passer pour des catholiques protestant contre les exactions. Leur incursion sur le *Bremen* fut néanmoins moins aisée que prévue tournant à la confrontation, mais l'un d'entre eux parvint à jeter le drapeau nazi par-dessus bord. Tous furent arrêtés, certains blessés, mais l'essentiel résida dans la réaction politique :

¹⁰¹ 1997 004 6195 (AFL), p. 118.

¹⁰² BAILEY, B, *The Kid from Hoboken*, San Francisco, Circus Litographic Prepress, 1993. Chapitre consulté en ligne : <http://www.larkspring.com/Kid/Book2.html>

« [Goebbels] fit une annonce déclarant qu'« une chose comme celle-là ne pouvait arriver que dans une ville américaine avec un Juif comme maire ». Ceci, bien évidemment, rendit furieux le maire italien Fiorello LaGuardia qui, à son tour, attaqua les Nazis. Pour encore aggraver les choses, les Nazis déclarèrent que les bureaux de leur consulat étaient mal protégés. Furieux, LaGuardia affecta dix flics et inspecteurs juifs de New York pour « protéger » les bureaux du consulat en bas de Broadway. Ceci ne fut pas vraiment au goût des occupants. Tout cela s'est déroulé en conséquence de la manifestation du *Bremen*¹⁰³. »

Ceux qui avaient participé à l'action s'attirèrent une certaine réputation dans les milieux antinazis américains. À l'inverse, l'équipage du *Bremen* rentré au pays subit des représailles pour ne pas avoir su protéger l'honneur du drapeau¹⁰⁴.

On le constate, ce fleuron de la marine allemande, aurolé de gloire par sa vitesse, était également devenu un symbole politique. Au Royaume-Uni, il importait alors de récupérer le record et de développer enfin un paquebot dépassant les 30 nœuds. Néanmoins, une autre puissance maritime était sur le point d'entrer à son tour dans la compétition.

2.132 À la recherche du « paquebot de cinq jours »

Un enjeu majeur pour les compagnies maritimes était, depuis les origines, de mettre en place un service régulier qui utilise le moins de navires possible. En la matière, la vitesse des navires était un critère important. Dans les années 1870, la White Star Line utilisait ainsi cinq navires pour effectuer ses rotations : ses navires de classe Oceanic, puis le *Britannic* et le *Germanic* atteignaient les 14 à 15 nœuds, ce qui signifiait des traversées de sept à huit jours (sans compter le temps d'approche de New York, et le temps de départ de l'Angleterre avec éventuelle traversée de la Manche, le tout ajoutant souvent une journée de voyage).

¹⁰³ *Idem.*

¹⁰⁴ *Idem.*

Lorsque, dans les années 1890, la vitesse approcha des 20 nœuds, avec des unités circulant en moyenne à une vitesse de 16 à 18 nœuds, quatre navires devenaient nécessaires. C'est ainsi que les *Big Four*, à vitesse moyenne de 17 nœuds, pouvaient effectuer à quatre un service régulier qui devint le service « lent » de la White Star. Enfin, dans les années 1910, des navires ayant une vitesse moyenne de 21 à 25 nœuds pouvaient effectuer leur rotation à trois : les années 1920 furent ainsi marquées par les trios de prestige de chaque compagnie (*Mauretania*, *Aquitania* et *Berengaria* pour la Cunard, *Olympic*, *Majestic* et *Homeric* pour la White Star, *France*, *Paris*, *Île-de-France* pour la Transat).

Ces navires mettaient en moyenne cinq jours, parfois légèrement moins pour traverser l'Atlantique sur l'itinéraire pris en compte par le Ruban Bleu (des côtes européennes au bateau feu d'Ambrose), auxquels il fallait ajouter une journée représentée par le départ du port et l'escale de l'autre côté de la Manche, et quelques heures pour l'arrivée à New York, représentant au total des traversées de six jours. La rotation devait également prendre en compte le réapprovisionnement, mais ce temps avait été fortement réduit par le passage du charbon au mazout.

Sur la ligne de l'Angleterre/France à New York, la barre de la traversée en « cinq jours » au total, qui permettrait un roulement à deux navires, était le nouvel objectif, et elle nécessitait de dépasser la barre tout aussi symbolique des 30 nœuds. C'est le défi que tentèrent de relever, chacune à leur manière, les trois compagnies étudiées.

Au Royaume-Uni, la White Star Line fut la première à réfléchir à la question : elle était en effet particulièrement mal lotie en la matière. Après la guerre, la Cunard avait en effet dû remplacer le *Lusitania* par le *Berengaria*, ancien *Imperator* allemand, mais celui-ci était d'une taille et d'une vitesse relativement comparables au navire disparu. Sur son trio de classe Olympic, en revanche, la White Star ne conservait que le navire éponyme : le *Titanic* avait sombré avant-guerre et n'était pas remplacé ; le *Britannic*, coulé dans le conflit, le fut par le *Majestic*, ex-*Bismarck*, de dimensions approchantes. Restait à trouver un nouveau navire, à un moment où de nouvelles constructions n'étaient pas envisageables. Le paquebot allemand *Columbus* avait été fourni pour remplacer plusieurs navires secondaires coulés dans le conflit, et fut

renommé *Homeric*. Il était cependant nettement plus petit et lent que ses compagnons, déséquilibrant fortement le service¹⁰⁵.

Dès 1926, il fut donc annoncé qu'un nouveau navire rejoindrait prochainement la flotte. Néanmoins, la compagnie traversait alors de grosses difficultés, l'International Mercantile Marine Company étant sur le point de se séparer d'elle¹⁰⁶. Le projet resta donc secondaire jusqu'à ce que la compagnie soit récupérée par Lord Kylsant, qui se trouvait également être à la tête des chantiers navals Harland & Wolff, avec qui la compagnie fonctionnait très étroitement. La construction d'un navire de prestige aurait donc pour lui un double intérêt : elle fournirait du prestige à sa compagnie maritime, et une commande de choix à ses chantiers navals. Ainsi naquit le projet de l'*Oceanic*, troisième du nom. Dans son histoire de la White Star, Roy Anderson souligna l'intérêt profond que portait Kylsant à la création du premier paquebot de 1 000 pieds (environ 300 mètres), projet soutenu auparavant par Lord Pirrie, précédent directeur des chantiers. Le navire fut officiellement annoncé en juin 1928¹⁰⁷.

Le navire reste principalement connu par les recherches menées dans les années 1980 par Richard de Kerbrech et David L. Williams sur les grands projets de paquebots avortés, évoqués dans leur ouvrage *Damned by Destiny*. Les archives au sujet de ces projets sont souvent rares, et encore plus en ce qui concerne la White Star Line, aussi les caractéristiques prévues pour le navire ne sont que vaguement connues. Il aurait vraisemblablement dépassé les 1 000 pieds, pour 60 000 tonneaux et une vitesse de 30 nœuds. C'est néanmoins cette dernière qui fut fatale au projet : si la quille du navire fut posée, la construction cessa rapidement. Il s'agissait en effet de trouver le type de propulsion idéal pour atteindre cette vitesse, ce qui poussa à de nombreuses études. Or, Lord Kylsant était un fervent défenseur de la propulsion diesel-électrique (finalement adoptée sur les plus petits *Britannic* et *Georgic* mis en service en 1930 et 1932), jamais expérimentée sur un navire de cette taille¹⁰⁸.

Roy Anderson cite ainsi un article du *Times* publié le 18 juin 1928, commentant les nombreuses délibérations à ce sujet :

¹⁰⁵ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 357.

¹⁰⁶ Voir 1.213.

¹⁰⁷ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 168.

¹⁰⁸ DE KERBRECH, R., et WILLIAMS, D. L., *Damned by Destiny, op. cit.*, p. 91-93.

« L'importance de faire le bon choix à un moment marqué par d'importants développements dans l'ingénierie navale est supposé être responsable des grands débats au sujet des contrats de construction de ces navires¹⁰⁹. »

Le pluriel n'est pas anodin : dans le même temps, en effet, la Cunard Line planifiait un navire de dimensions similaires. Le « *Cunarder n°534* », comme il était alors nommé, était mis en construction au mois de décembre 1930, la pose de la quille étant achevée en janvier 1931¹¹⁰. Ici également, le projet avait été longuement discuté, les minutes du conseil d'administration de l'année 1930 témoignant notamment de la création de comités de suivi de la construction¹¹¹. Comme son concurrent de la White Star Line, le navire visait à la fois les 1 000 pieds et les 30 nœuds.

Les deux navires furent néanmoins rapidement handicapés. Dès 1929, les crises internes traversées par la White Star Line¹¹², ainsi que la crise économique entraînaient l'arrêt de la construction de l'*Oceanic*, alors à peine entamée : elle ne reprit jamais¹¹³. Du côté de la Cunard, il a déjà été expliqué comment cette construction fut longuement interrompue, puis servit de point de pression au gouvernement pour inciter à la fusion des deux compagnies britanniques¹¹⁴. Le « 534 », entre-temps baptisé *Queen Mary*, ne fut ainsi lancé que le 26 septembre 1934, en grande pompe en présence du Roi George V, de son épouse, la Reine Mary, marraine du navire, et de l'héritier au trône, futur et éphémère Édouard VIII. Dans les temps qui suivirent, l'événement fit l'objet d'une élogieuse brochure commémorative comparant de façon lyrique le navire et ses prédécesseurs pour mieux vanter les progrès accomplis¹¹⁵. Pourtant, d'un point de vue purement technique, le *Queen Mary* reprenait en les amplifiant les techniques anciennes : sa coque à étrave en « V » n'était pas sans rappeler ses prédécesseurs, en particulier le *Mauretania*, et sa propulsion à turbines classiques ne faisait qu'accroître les performances des appareils habituels. Le

¹⁰⁹ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 169.

¹¹⁰ D42.B1.12 (LPU), p. 209.

¹¹¹ D42.B1.12 (LPU), en particulier p. 168-169.

¹¹² Voir 2.231.

¹¹³ DE KERBRECH, R., et WILLIAMS, D. L., *Damned by Destiny*, *op. cit.*, p. 91-93.

¹¹⁴ Voir 2.232.

¹¹⁵ B/CUN/7/2/5 (MMM).

navire en tira d'ailleurs, certes, une grande vitesse, mais également de gros problèmes de stabilité sur lesquels les ingénieurs de la compagnie s'échinèrent sans réellement parvenir à les régler¹¹⁶.

De l'autre côté de la Manche, entre temps, un concurrent autrement plus novateur s'était imposé. Il a déjà été expliqué ici comment la convention postale entretenue entre la Compagnie générale transatlantique et l'État avait obligé la construction du « super-*Île-de-France* », devenu au fil du temps « T6 » puis *Normandie*. Cette contrainte entraîna également le sauvetage de la compagnie par l'État, qui permit à la construction, parfois ralentie, de se poursuivre¹¹⁷. Le *Normandie* fut ainsi achevé en 1935 et permit à la Compagnie générale transatlantique d'être la première à dépasser les barres symboliques des 300 mètres et des 30 nœuds, et, plus encore, de mettre en service un paquebot de cinq jours. Il convient de revenir ici sur les raisons et les moyens qui motivèrent cette construction.

Obtenir un « navire de cinq jours » fut rapidement une des principales motivations de la compagnie : il apparaissait de façon évidente que cela permettrait des économies substantielles. En remplaçant, à terme, trois navires par deux pour le même nombre de traversées, cela diminuerait d'un tiers les coûts de fonctionnement. Qui plus est, face à la concurrence allemande et italienne, et aux projets britanniques, il importait à la compagnie de ne pas rester en retard. Le rapport du C.A. de 1932, posant la question de la poursuite de la construction en temps de crise, en expliqua ainsi les motifs :

« La situation de nos concurrents conduit à penser que la mise en service du « Super *Île-de-France* » répondra à une nécessité : la marine marchande italienne va s'enrichir, au cours de 1932 [...] des deux liners *Rex* et *Conte di Savoia* [...]. Le *Bremen* et l'*Europa*, les deux grands liners du Norddeutscher Lloyd, qui font les traversées en 5 jours (et nous en 5 jours et demi) annoncent des traversées d'Amérique en 4 jour et demi ; leur vitesse moyenne dépasse déjà 26 nœuds.

La Cunard Line a mis en chantier un grand paquebot dont les caractéristiques sont très voisines du nôtre ; elle en a suspendu provisoirement

¹¹⁶ Voir, notamment, la correspondance de la cote B/CUN/3/6/6/2 (MMM).

¹¹⁷ Voir 2.21.

l'achèvement [...] mais tout nous laisse supposer que les travaux vont être repris et que ce paquebot sera mis en service en même temps que le nôtre, ou peut-être quelques mois plus tôt.

La liste des paquebots des lignes de New-York montre un grand nombre d'unités déjà anciennes ; la plupart sont de construction antérieure à la guerre et seront hors de service à peu près au même moment, dans 3 ou 4 ans. Si, à cette époque, le courant des passagers entre l'Europe et les États-Unis s'est rétabli, notre grande unité à rotation rapide est assurée d'en avoir une très belle part, et le Pays pourra apprécier la justesse des vues du Gouvernement français¹¹⁸. »

Atteindre cet objectif nécessitait néanmoins d'importantes réflexions techniques. Un principe était établi depuis le XIX^e siècle : plus un navire veut atteindre de grandes vitesses, plus il doit être imposant, afin de transporter assez de combustible, et des machines de puissance suffisante¹¹⁹. Le défi qui se posait était donc de trouver le mode de propulsion le plus économique en volume et en carburant, afin de maximiser l'espace consacré à la cargaison et aux passagers.

Or, les chantiers de Penhoët étaient habitués à des navires plus modestes, du fait des restrictions de taille liées au port du Havre. Ainsi, le *France*, le *Paris* et l'*Île-de-France* affichaient des caractéristiques relativement proches (en particulier les deux derniers), au niveau de la taille et de la vitesse. Le nom de projet du *Normandie*, « super-*Île-de-France* », montre que celui-ci devait également s'inscrire dans la continuité. Il apparut néanmoins rapidement que construire un navire de dimensions juste légèrement supérieures impliquerait, pour atteindre de grandes vitesses, un mode de propulsion au coût prohibitif. Qui plus est, l'heure était à l'optimisme, la compagnie se portant pour le mieux. Lorsqu'il fit, début 1935, une conférence de présentation du navire au théâtre de la Michodière, Henri Cangardel, administrateur directeur général de la compagnie, eut ainsi ces mots :

« Nos prédécesseurs, ayant en vue tout cela, pensaient que, à ce grand peuple en plein essor, il ne suffisait pas de présenter une copie d'*Île-de-France*, magnifique unité de 43 000 tonnes, mais qu'il fallait, pour une fois, être au

¹¹⁸ Rapport du CA à l'AG des actionnaires du 2 août 1932, 1997 004 5210 (AFL).

¹¹⁹ Voir 2.21.

premier rang. Nous devons être en avance sur nos concurrents et offrir à nos passagers le meilleur bateau de la ligne¹²⁰. »

S'ajoutait à cela le problème de la stabilité : à grande vitesse, un navire de cette ampleur pouvait aisément être mis à mal, ce qui occasionnait parfois d'importants dégâts. Avant même que le navire ne soit baptisé, la compagnie éditait ainsi des brochures expliquant « Pourquoi a-t-on construit T.6 aussi grand ? » :

« Les calculs prouvent, en effet, qu'avec des machines d'une même puissance, le navire dont la coque est la plus longue, toutes proportions gardées naturellement pour sa résistance aux coups de bélier de la mer, jouit d'une vitesse plus grande. Il faut, en effet, environ 25 % de moins de puissance par tonneau à un navire de 300 mètres pour faire 28 nœuds, qu'à celui de 225 mètres par exemple. Le navire le plus long permet donc d'obtenir une vitesse égale à celui le plus court, sans pousser à son maximum de puissance le développement des machines, d'où une économie considérable sur l'entretien des appareils évaporatoires et des moteurs¹²¹. »

La question était également liée, du reste, au transport des passagers eux-mêmes, comme le soulignait une autre partie de la brochure :

« Nous avons des croiseurs de 10 000 tonnes qui marchent facilement à 30 nœuds et plus, mais, à cette vitesse, ils auraient consommé tout leur combustible avant d'être parvenus à mi-chemin du Havre à New-York ! Où pourraient être installés les passagers ? et dans quelles conditions¹²² ? »

La vitesse posait également la question de la largeur : jusqu'à présent étaient en effet utilisées des étraves dites de « forme Taylor », en « V ». Celles-ci impliquaient des navires assez fins, et la résistance à l'eau et à l'air était forte, et entraînait d'importantes vibrations. Ceci s'était notamment remarqué sur l'*Imperator*, réputé pour ses vibrations souvent intenable.

De nombreux tests furent donc effectués pour développer une nouvelle forme de coque, Marthe Barbance relevant plus de 160 formes essayées sur maquette en bassin entre avril 1929 et mai 1931, sous la supervision de l'ingénieur des chantiers Fernand Coqueret, bientôt assisté par des ingénieurs allemands lors de tests à

¹²⁰ Conférence d'Henri Cangardel au théâtre de la Michodière, 1999 004 0922 (AFL).

¹²¹ 1999 004 0920 (AFL).

¹²² *Idem*.

Hambourg¹²³. Le rôle de Vladimir Yourkevitch fut en la matière déterminant : il apporta en effet de toutes nouvelles données dans la manière de concevoir les coques de navire.

De façon intéressante, son rôle fut perçu diversement selon les endroits : il fut ainsi courant dans la presse anglophone de voir en lui le révolutionnaire « père » du *Normandie*, ce qui est sans contexte excessif, de nombreuses innovations du navire étant dues à d'autres architectes. À l'inverse, son rôle fut ostensiblement ignoré par Henri Cangardel dans sa conférence¹²⁴, ainsi que dans ses mémoires¹²⁵, où le nom de l'architecte russe n'est jamais mentionné. Nationaliste, comme en témoignent notamment la conclusion de ses mémoires et l'éditeur d'extrême-droite choisi pour les publier, Cangardel était vraisemblablement mal à l'aise à l'idée de reconnaître une part de la paternité du navire à un immigré russe... La réalité sur le rôle de Yourkevitch doit être située à un juste milieu, comme le signale le spécialiste du navire Frédéric Ollivier¹²⁶.

Il serait ici particulièrement technique et laborieux de détailler le caractère révolutionnaire de sa proposition. Celle-ci est notamment expliquée à grand renfort de schémas et de formules techniques dans les archives de la Compagnie générale transatlantique¹²⁷. Il s'agissait, grossièrement, de remplacer les étraves en « V » par une forme en « Y », d'abord affinée, puis s'élargissant progressivement (voir schéma page suivante). Allant à rebours de tout ce qui se proposait jusqu'ici, Yourkevitch proposa ainsi que la largeur maximale du navire soit bien plus élevée qu'habituellement (36 mètres, contre 30 pour le *Majestic* alors plus gros navire en service) : la forme de l'étrave compenserait cette largeur qui, pour sa part, accroîtrait l'espace utilisable par les passagers. Le résultat exposé par le brevet est éloquent :

« Ainsi on a pu avec le modèle Y abaisser la résistance de remorquage à 5,70 kg. pour 30 nœuds, ce qui représente par rapport aux formes Taylor un gain de 15,5 % sur la puissance ou 1 1/2 nœuds sur la vitesse¹²⁸. »

¹²³ BARBANCE, M, *op. cit.*, p. 282.

¹²⁴ Conférence d'Henri Cangardel au théâtre de la Michodière, 1999 004 0922 (AFL).

¹²⁵ CANGARDEL, H., *op. cit.*

¹²⁶ OLLIVIER, F., *op. cit.*, p. 36-37.

¹²⁷ 1997 004 10146 (AFL).

¹²⁸ *Idem*.

Jusque-là, les premiers essais menés par la compagnie avaient abouti à un gain de 10,5 %¹²⁹. Qui plus est, cette nouvelle forme garantissait une stabilité bien supérieure à celle des navires concurrents, toujours pourvus d'étraves en V. La Transat mit ainsi en exergue dans un de ses dossiers un article de la revue britannique *Engineering*, soulignant ce progrès :

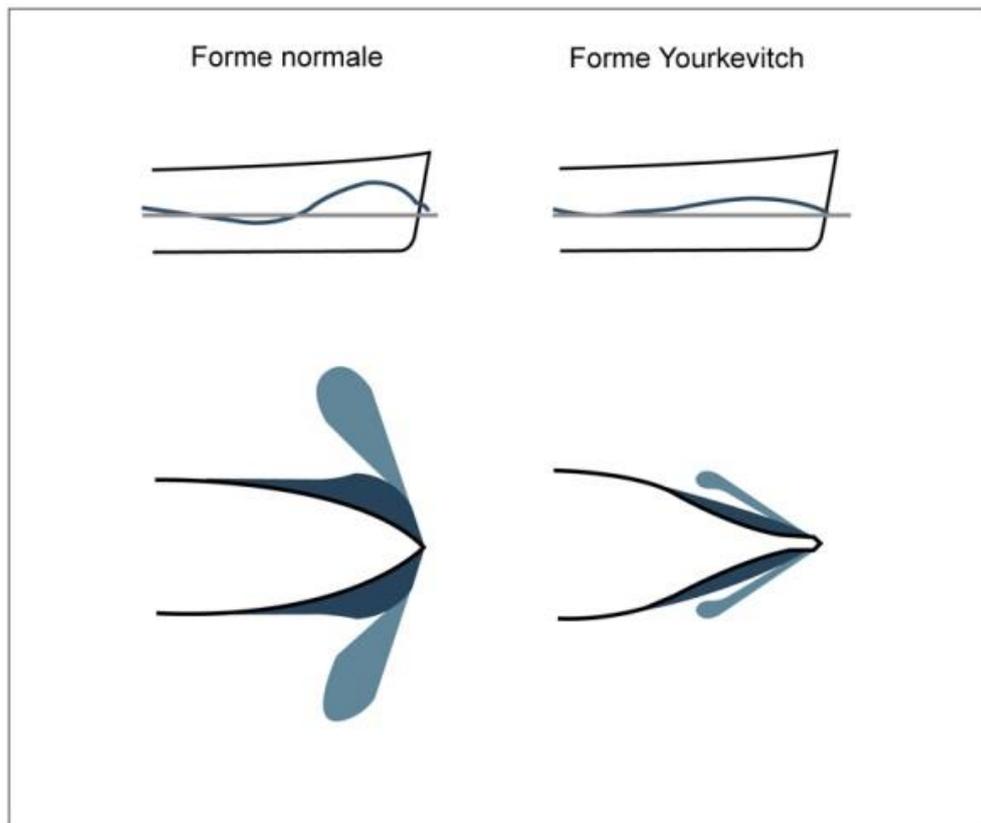
« Pendant la semaine qui précéda Noël, le mauvais temps régnait sur l'Atlantique et la navigation en était retardée. Pendant cette période, quatre grands paquebots faisaient la traversée de New York à Southampton et, par une heureuse coïncidence, représentaient les quatre plus importants pays intéressés dans le Service Nord Atlantique.

Trois de ces navires jaugeant de 25 à 50 000 tonneaux, eurent un retard de 24 à 36 heures ; *Normandie*, de 83 000 tonneaux, n'eut que 5 heures de retard. Cette performance fut accomplie sans que la vitesse vînt nuire au confort des passagers puisqu'il n'a pas été nécessaire de vider la piscine pendant le voyage. Ce dernier point est, en effet, un hommage remarquable rendu aux qualités nautiques de *Normandie*¹³⁰. »

Les trois navires concurrents sont inconnus ; il est cependant vraisemblable que l'un d'entre eux ait été le *Bremen* ou l'*Europa*, l'autre le *Rex* ou le *Conte di Savoia*, le dernier étant un navire britannique inconnu ayant précédé le *Queen Mary*. En bien des points, donc, cette nouvelle forme de coque innova au point d'imposer des standards durables : trente ans plus tard, le *France* de 1962 en arbora une pratiquement similaire.

¹²⁹ *Idem.*

¹³⁰ 1999 004 0920 (AFL).



Différence d'effet des formes d'étrave en V (gauche) et de la forme Yourkevitch en Y (droite).

(Dessin de Tiphaine Hirou)

Le choix du type de propulsion posa également d'importants problèmes, comme cela est exposé dans une *Étude technique* du navire publiée en 1935 sous la direction de René Moreux, du *Journal de la Marine Marchande* :

« Le choix de l'appareil moteur et évaporatoire a donné lieu à des études longues et complexes. Le problème posé était le suivant : adopter une machinerie aussi légère et peu encombrante que possible, afin de pouvoir installer dans l'espace minimum l'énorme puissance nécessaire pour réaliser une vitesse en service de 28 nœuds au moins ; économique afin de réduire la dépense de combustible ; d'un fonctionnement silencieux, endurante et robuste afin de pouvoir développer continuellement la puissance maximum sans risques d'avaries ou travaux d'entretien importants que les arrêts très réduits dans le port d'armement ne permettraient en aucune façon¹³¹. »

¹³¹ 1997 004 6345 (AFL).

La propulsion Diesel-électrique à laquelle avait réfléchi la White Star Line pour son *Oceanic* (III) avorté fut rapidement écartée, n'ayant jamais été expérimentée sur un navire de cette ampleur. Des turbines à vapeur seraient donc utilisées, mais ne pouvaient fonctionner en « prise directe » comme à bord du *France*, du *Paris* et de l'*Île-de-France*, vu les performances demandées. Restait donc le choix entre le système de transmission « à engrenages », utilisé sur les navires modernes, du *Bremen* au *Queen Mary* en passant par le *Rex*, ou le plus innovant et jamais testé système de turboalternateurs. Ce dernier avait un avantage non négligeable : il réduirait fortement les vibrations et bruits ressentis sur les navires à transmission à engrenages¹³².

Du point de vue du volume et de la consommation, néanmoins, la transmission à engrenages apparaissait comme la plus économique, expliquant le choix qu'en avaient fait les compagnies rivales. Pourtant, si les engrenages étaient plus économiques à pleine vitesse, la propulsion turboélectrique présentait un avantage majeur à vitesse modérée ou réduite : la possibilité de faire fonctionner plusieurs hélices sur un seul alternateur, là où des turbines à engrenages doivent systématiquement être activées pour que l'hélice associée fonctionne. Dernier avantage, et non des moindres, un turboalternateur pouvait passer aisément en marche arrière, tandis qu'une propulsion à base de transmissions à engrenages nécessitait des turbines spéciales¹³³ : cela n'avait pas été sans conséquences, notamment lors du naufrage du *Titanic*, dont l'hélice centrale ne pouvait tout simplement pas faire de marche arrière.

Quatre turboalternateurs furent donc installés sur le *Normandie*, permettant d'alimenter quatre moteurs actionnant le même nombre d'hélices. La compagnie se plut à axer une partie de sa promotion sur le fait qu'avec, de surcroît, les six turbodynamos alimentant le navire en électricité, celui-ci était la quatrième usine thermique, et la septième usine d'Europe ; capable d'assurer 1/25^e de la consommation électrique française¹³⁴.

¹³² *Idem.*

¹³³ *Idem.*

¹³⁴ 1999 004 0920 (AFL).

De même, les chaudières utilisées revêtaient un caractère novateur pour la compagnie : ces chaudières « à tubes d'eau » furent ainsi expérimentées sur le *cabin-ship Champlain* de 1932, validées, puis utilisées sur le *Normandie*¹³⁵. Tester un type de propulsion sur des navires mineurs en prévision d'un plus imposant était une pratique classique : la propulsion « hybride » des paquebots de classe *Olympic* (deux machines à triple expansion et une turbine complémentaire) avait été ainsi expérimentée quelques années avant sur le *Laurentic*, son *sister-ship*, le *Megantic*, servant de « navire témoin » en étant équipé d'une propulsion classique à machines à triple expansion¹³⁶. Quelques années plus tôt, la Cunard Line avait fait son choix de la même manière pour le *Lusitania* et le *Mauretania* en se livrant à des expériences sur le *Caronia* et le *Carmania*¹³⁷.

Tout était donc mis en place ici pour recourir à un type de propulsion original et en tirer un maximum d'avantages. Le *Normandie* reste néanmoins à ce jour le plus gros paquebot ayant été équipé de ce type de propulsion, qui ne fut pas imité par la Cunard sur son *Queen Elizabeth*. Ce dernier avait pourtant été modifié par rapport au *Queen Mary* de façon à prendre en compte certaines améliorations du navire français, notamment du point de vue de sa superstructure, beaucoup moins encombrée. Que la Cunard soit restée fidèle à la transmission à engrenages prouve que, malgré ses performances, la propulsion turboélectrique ne parvint pas à la convaincre.

Les performances furent cependant au rendez-vous, comme le prouva le voyage inaugural du *Normandie*. Celui-ci sera détaillé ultérieurement, pour mieux comprendre la façon dont il fut mis en scène¹³⁸, mais évoquons ici cet aspect de la performance technique. La victoire du *Normandie*, au vu du succès de ses essais en mer, semblait probable et s'annonçait comme une consécration pour cette traversée soigneusement médiatisée. Pourtant, un incident manqua d'enrayer cette mécanique bien huilée : un excès de salinité força en effet à arrêter un des turboalternateurs, le 31 mai, troisième jour de la traversée. Dans la foulée, une chaudière fut endommagée.

¹³⁵ 1997 004 6345 (AFL).

¹³⁶ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 137.

¹³⁷ Sur la genèse du *Mauretania* et du *Lusitania*, voir notamment les rapports du C.A. de la Cunard sur la période 1905-1908 ; D.42.B1.7 (LPU).

¹³⁸ Voir 3.22.

Malgré ces incidents, le navire put se maintenir à une vitesse de 28 nœuds et, une fois le problème réglé, dépasser la barre des 30¹³⁹.

Finalement, le record fut conquis à une vitesse moyenne de 29,98 nœuds ; un nœud de plus que la vitesse moyenne du *Rex* lors de sa traversée d'août 1933¹⁴⁰. Le fait que ces données aient été soigneusement consignées dans des registres de vitesses moyennes conservés par la Cunard, mentionnant tant les navires de la compagnie que ses concurrents¹⁴¹, montre l'attention qui était portée par cette compagnie à cette question. Sous peu allait débiter une nouvelle compétition, entre le *Normandie* et le *Queen Mary*.

2.131 Normandie contre Queen Mary : quand l'affrontement se met en scène

Avant même leur mise en service, le *Normandie* et le *Queen Mary* furent présentés comme des paquebots dont les destins devaient être irrémédiablement liés. Ils avaient, après tout, été construits dans le même contexte, et avec les mêmes intentions. Ce fait devint d'ailleurs un argument central dans la défense que les constructeurs du *Normandie* durent livrer au sujet de leur nouveau navire, décrié comme étant un trop monumental gaspillage d'argent¹⁴². Ainsi, Jean Marie, ingénieur et futur président de la Compagnie générale transatlantique déclara, lors de son cycle de conférences à la Sorbonne :

« Il est d'ailleurs particulièrement significatif de constater que le navire anglais *Queen Mary*, mis en chantier avant *Normandie*, possède, sans qu'aucun contact ait été établi entre les ingénieurs français et anglais chargés de la construction de ces deux unités, des dimensions très voisines de celles qui ont été finalement adoptées pour *Normandie*¹⁴³. »

Alors qu'il était reproché à la C.G.T. d'avoir voulu faire trop gros, trop rapide, le *Queen Mary* apparaissait alors comme un argument de poids : si une compagnie aussi prestigieuse que la Cunard faisait de même, ce ne pouvait être une erreur. Du reste, la

¹³⁹ Rapport de la traversée du 29 mai au 12 juin 1935, 1997 004 5115 (AFL).

¹⁴⁰ D42.GM3.2 (LPU).

¹⁴¹ *Idem* et D42.GM3.1 (LPU).

¹⁴² Voir 1.223.

¹⁴³ Conférence de Jean Marie à la Sorbonne, 1999 004 0922 (AFL).

compétition entre les navires n'était pas annoncée alors ; elle était au contraire niée. Jean Marie citait ainsi durant sa conférence une lettre du président de la Cunard datée de septembre 1930, clarifiant sa position auprès des actionnaires :

« De ce que l'on appelle le Ruban bleu de l'Atlantique, la Compagnie Cunard ne se soucie aujourd'hui qu'indirectement ; si elle peut l'obtenir, ce sera pour elle un élément de réclame intéressant, mais ce résultat n'est que secondaire en regard d'un fait beaucoup plus important. Pour la première fois dans l'histoire de l'architecture navale, il est possible de réaliser pratiquement un service hebdomadaire entre Southampton et New-York, via Cherbourg, avec deux paquebots susceptibles de payer. Jusque-là, un tel service exigeait trois paquebots¹⁴⁴. »

Alors que le désir de dépasser les 30 nœuds était clairement au centre des projets de construction des deux navires (de même, du reste, que de celui de l'*Oceanic* (III) avorté de la White Star Line¹⁴⁵), la Cunard, et Jean Marie à travers elle, n'avaient tout désir de compétition sur ce terrain. Il ne s'agissait, somme toute, que de satisfaire les passagers. La vitesse était en effet appréciée du public, mais pas les dangers qu'elle impliquait, et il aurait pu être risqué pour les entreprises de l'encourager trop ouvertement, au risque de s'exposer à une tempête équivalente à celle qui suivit le naufrage du *Titanic*. Aussi jouèrent-elles à ce subtil jeu d'équilibriste, tentant de profiter au maximum des retombées de cette course sans pour autant avoir l'air d'en faire un enjeu crucial.

La presse ne s'y trompait pourtant pas, comme en témoignent les revues de presse américaine conservées par la Compagnie générale transatlantique. Ainsi, avant même la mise en service du *Normandie*, le *Philadelphia Record* titrait : « *Mariners Gird for 'Battle of the Century' : Normandie vs. Queen Mary for World Title* » le 3 mars 1935¹⁴⁶.

Cependant, les discours prononcés lors de l'inauguration officielle du navire préféraient miser sur l'idée d'une amitié franco-britannique doublée d'une saine coopération entre les deux navires pourvus, pour l'occasion, de liens fraternels. C'est

¹⁴⁴ *Idem.*

¹⁴⁵ Voir 1.23.

¹⁴⁶ 1999 004 0935 (AFL).

ainsi que, dans la bouche d'Albert Lebrun, Président de la République, le *Queen Mary* se faisait « sœur » du *Normandie*, et en justifiait à nouveau la pertinence :

« Les techniciens établissent que cette unité de notre flotte marchande a été méthodiquement et logiquement conçue, que, venant après d'autres paquebots mis en service dans certains pays étrangers [...] elle réalise une étape nécessaire de la construction navale. C'est si vrai qu'avec ses caractéristiques principales [...] elle s'apparente étrangement avec sa sœur la *Queen-Mary*, conçue en toute indépendance dans les chantiers britanniques auxquels on s'accorde à reconnaître quelque prééminence dans l'art naval. Et puis, pour une fois, faudrait-il nous faire grief d'avoir vu trop grand alors que si souvent et avec raison on nous a adressé le reproche contraire ? On a eu bien des occasions de blâmer l'excès de timidité et la pusillanimité de nos conceptions. Ayons au moins cette fois la fierté de notre audace et l'orgueil de notre œuvre¹⁴⁷. »

Le même soir du 24 mai 1935, le Ministre de la Marine Marchande, William Bertrand, qui s'apprêtait à participer au voyage inaugural, allait plus loin dans l'établissement d'un lien entre les deux navires qui ne semblent plus voués, dans ces paroles, à devenir concurrents :

« À l'heure où la Grande Nation anglaise prépare la mise en service du magnifique paquebot *Queen Mary*, il serait vain de tirer des comparaisons minutieuses entre les dimensions des deux unités, des éléments d'orgueil et de supériorité pour l'un ou l'autre pays. Entre eux, il ne saurait y avoir place pour de jalouses rivalités, mais seulement pour une féconde émulation. En construisant parallèlement les deux plus grands navires du monde, les deux Nations amies associent une fois de plus leurs efforts traditionnels pour vaincre la mer et pour se placer côte à côte en tête du progrès¹⁴⁸. »

Ces discours ne sont guère étonnants dans la bouche d'hommes politiques de premier plan, à une époque où l'alliance avec le Royaume-Uni se révélait de plus en plus importante à préserver face à la montée des tensions en Europe. Le gouverneur général Marcel Olivier, président de la Compagnie, évoqua également ce thème lors de son propre discours :

¹⁴⁷ 1997 004 6295 (AFL).

¹⁴⁸ *Idem*.

« Notre but n'est pas d'amoindrir les marines étrangères. Il est d'amplifier la marine mondiale dans le sens du progrès. Voilà pourquoi nous nous réjouissons que l'Angleterre nous rejoigne avec son splendide *Queen Mary*¹⁴⁹. »



Cette photographie aérienne du *Normandie* fendant les flots permet de mieux comprendre la façon dont son étrave était conçue de façon hydrodynamique pour favoriser la vitesse et la stabilité du navire.

(Wikimedia Commons, domaine public)

Quelques mois plus tard, à l'approche de l'entrée en service du paquebot britannique, ce *fair-play* et cet esprit de coopération étaient toujours affichés par les officiels de la compagnie. Ainsi, le 8 mai 1936, Henri Cangardel, administrateur-directeur général, fut interviewé à bord du *Normandie* par la journaliste Suzanne

¹⁴⁹ *Idem.*

Chich. S'ensuivirent des déclarations d'une humilité souvent surjouée : Cangardel revenait sur la conquête du Ruban bleu par le *Normandie* un an plus tôt, qui lui avait alors semblé incertaine (le record avait pourtant été établi largement) ; être battu par un meilleur navire ne serait donc pas une humiliation, mais entraînerait au contraire une saine compétition qui ne pourrait qu'attirer l'attention sur les navires¹⁵⁰.

La journaliste lui demandant si les navires n'étaient pas trop imposants pour cette période de crise, Cangardel se fit – à tort – particulièrement optimiste : « si, comme nous l'espérons, une ère de paix peut enfin régner sur l'Europe, les grands bateaux transatlantiques sont loin de devoir disparaître, et ne laisseront place ni aux petits cabine-ships, ni à l'avion¹⁵¹. » Cangardel pouvait, par ailleurs, assurer que le transport aérien, inconfortable, ne serait pas un concurrent sérieux sur les grandes lignes comme celle du Havre à New York¹⁵²...

Au sujet du *Queen Mary* lui-même, Cangardel se faisait même élogieux, vantant les mérites du paquebot :

« Un magnifique navire, répondant à toutes les qualités d'un beau bateau en mer. Les conceptions concernant la décoration des locaux communs et des cabines sont assez différentes des nôtres car dans l'art de la décoration le peuple anglais et le peuple français ont des goûts différents¹⁵³. »

L'heure était encore à une étroite collaboration entre les deux seuls « paquebots de cinq jours ». En l'absence de *sister-ships*, il était en effet impossible pour chaque compagnie d'instaurer un roulement à deux navires, chacun des deux paquebots « de cinq jours » devant assurer un service avec deux autres navires plus lents. Dans ces conditions, les deux compagnies avaient tout intérêt à établir un partenariat, ce qui fut fait. Il fut en effet décidé que le *Normandie* et le *Queen Mary* alterneraient leurs départs, les espaçant d'une semaine : lorsque l'un quittait New York, l'autre partirait d'Europe, et inversement, afin de profiter au maximum de l'attrait de leur vitesse sur les passagers¹⁵⁴. Une telle collaboration ne pouvait être qu'éphémère. Il est vraisemblable que l'entrée en service du *Queen Elizabeth*, prévue

¹⁵⁰ 1997 004 6302 (AFL).

¹⁵¹ *Idem.*

¹⁵² *Idem.*

¹⁵³ *Idem.*

¹⁵⁴ 1999 004 0926 (AFL).

pour le début des années 1940, aurait permis aux Britanniques d'instaurer un roulement en toute indépendance sans tenir compte du paquebot français.

Vue de l'intérieur des compagnies, pourtant, cette concurrence restait observée avec beaucoup d'attention. L'un des plus engagés dans cette compétition fut le commandant du *Normandie*, Pierre Thoreux, dont les mémoires et rapports de voyage regorgent en la matière d'esprit chauvin. Il écrivit ainsi, lors du voyage inaugural du *Queen Mary* :

« L'arrivée du *Queen Mary* à New York n'a pas été à beaucoup près un événement aussi important que l'arrivée de *Normandie*. Le peu de nouveauté et d'originalité qu'offre ce navire a eu pour conséquence que l'on parle beaucoup plus de *Normandie* et que, fait paradoxal, nous en recueillions la meilleure des publicités¹⁵⁵. »

Il n'est pas improbable en effet que l'arrivée du *Queen Mary* ait suscité moins de surprises : d'une part, contrairement au *Normandie*, le paquebot britannique ne remporta pas le Ruban bleu durant sa traversée inaugurale. Plus encore, contrairement au navire français qui opérait des révolutions à la fois artistiques et techniques, le *Queen Mary* reprenait dans l'ensemble les recettes qui s'étaient révélées efficaces. Ce n'est qu'au mois d'août 1936 que le paquebot britannique devait établir son propre record mais, durant l'été, l'attention prêtée à la course était à son comble, et Thoreux était loin d'y être indifférent :

« À signaler que notre clientèle suit avec beaucoup d'intérêt les efforts faits par la Cunard pour nous ravir le Ruban bleu. Si l'on pouvait, sans risquer de voir réapparaître les trépidations, améliorer notre vitesse, je crois que la publicité qui en résulterait compenserait largement les dépenses engagées pour arriver à ce résultat¹⁵⁶. »

Les trépidations auxquelles il était ici fait allusion avaient en effet rendu très désagréables les premières traversées du *Normandie* et avaient entraîné de très importants travaux durant l'été 1935-1936 : leur disparition fut un réel soulagement pour la compagnie, sans quoi l'avenir commercial du navire aurait pu être sévèrement compromis. Ceci explique la précaution prise par Thoreux, qui tenait néanmoins à tout

¹⁵⁵ Rapport de voyage du 10 au 22 juin 1936 (1997 004 5115 AFL).

¹⁵⁶ Rapport de voyage du 8 au 20 juillet 1936 (1997 004 5115 AFL).

faire pour conserver ce record. De fait, au mois d'août suivant, sa réaction lors du record établi par le *Queen Mary* fut révélatrice : s'il envoya un message de félicitations au commandant du paquebot britannique, il écrivit également à l'attention de sa propre compagnie :

« Notre record est donc battu. Cela n'est pas très grave en fin de saison. Mais il est indispensable que nous le reprenions au début de la saison prochaine. Aucun effort ne doit être négligé pour assurer ce résultat. Ceci est capital pour notre publicité et la dépense engagée sera vite récupérée si nous maintenons le *blue ribbon* à la French Line¹⁵⁷. »

Si, en façade, la compagnie ne parlait que de saine compétition sans grande importance le commandant de son navire amiral prenait pour sa part les choses bien plus au sérieux.

La compagnie ne pouvait par ailleurs pas réellement ignorer la question : la presse elle-même s'enthousiasmait fortement pour cette compétition, et en faisait régulièrement ses gros titres, fournissant une publicité gratuite et non négligeable au vainqueur de la course. Ainsi, alors qu'il n'était pas encore certain que le *Queen Mary* ait établi son record, les journaux français spéculaient. Le 24 août, jour où le record passait aux mains britanniques, *Le Jour* titrait : « Pleins tubes ! La *Queen Mary* fait un effort colossal¹⁵⁸ ». Au même moment, *L'Excelsior* spéculait sur un résultat qui ne lui était pas encore parvenu : « Le *Queen Mary* aurait battu le record de *Normandie* et conquis le Ruban bleu¹⁵⁹ » tandis que *Paris Midi* péchait par excès de confiance dans le fleuron de la marine française en titrant : « Une fois de plus, la *Queen-Mary* aurait échoué dans sa tentative en vue de conquérir le Ruban bleu¹⁶⁰ ».

Le record battu, la compétition connut une période moins intense : le *Normandie* connaissait en effet des avaries de machines empêchant d'espérer une reconquête immédiate. Néanmoins, même en ces occasions, Pierre Thoreux persistait à comparer le navire à son concurrent immédiat :

¹⁵⁷ Rapport de voyage du 26 août au 7 septembre 1936 (1997 004 5115 AFL).

¹⁵⁸ 1999 004 0926 (AFL)

¹⁵⁹ *Idem.*

¹⁶⁰ *Idem.*

« Ces avaries répétées placent le navire dans des conditions très fâcheuses, et [...] l'horaire n'est respecté que de grande justesse en employant des expédients peu recommandables car le moindre incident serait exploité contre nous. La vitesse de 29 nœuds est difficilement atteinte maintenant dans les meilleures conditions. Nous espérons que ces conditions seront améliorées après le passage en cale sèche. [...] Je rappelle, pour mémoire, que sur *Queen Mary* le personnel machine est de beaucoup plus important que sur *Normandie*, quoique ce premier navire est beaucoup plus simple comme appareil moteur que *Normandie*¹⁶¹. »

Cette comparaison en termes de personnel et de complexité de la propulsion était en effet justifiée, le *Normandie* bénéficiant comme on l'a dit d'un appareil propulsif innovant à base de turbo-alternateurs, tandis que le *Queen Mary* avait recours à un système de turbines classiques. Pour Thoreux, la compétition devenait donc également prétexte à améliorer les conditions d'exploitation de son navire. Plus problématique, le commandant soulignait alors son inquiétude concernant la popularité des deux navires :

« Si la traversée de retour a été très belle, la situation européenne a été la cause de nombreuses annulations de passages, surtout pour la France. Le nombre de passagers de première classe (182) est très faible. La semaine précédente, *Queen Mary* partait avec 400 Cabines. Les journaux américains qui publient en grosses manchettes des nouvelles assez fantaisistes sur les événements d'Espagne, éloignent les passagers des ports continentaux. L'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande continuent à jouir de la faveur des touristes¹⁶². »

Plus que les navires eux-mêmes, le commandant accusait ici la situation internationale, en particulier la Guerre civile espagnole qui faisait alors rage. Quelques temps plus tard, les réformes du Front populaire justifiaient également, selon lui, la baisse de popularité de son navire face à la concurrence :

« Le nombre de nos passagers est toujours inférieur à celui de *Queen Mary*. Comme d'autre part les comparaisons faites par les passagers sont toujours en faveur de *Normandie*, il faut en déduire que la situation politique française, exagérée par les journaux américains, écarte de nos navires les gens

¹⁶¹ Rapport de voyage du 7 au 19 octobre 1936 (1997 004 5115 AFL).

¹⁶² Rapport de voyage du 12 au 24 août 1936 (1997 004 5115 AFL).

qui redoutent, bien à tort d'ailleurs, une répercussion des événements actuels sur l'état d'esprit de l'équipage¹⁶³. »

Il fallait néanmoins surtout y voir un problème structurel : de façon logique, le public anglophone, en particulier modeste, avait un plus grand attrait pour les navires britanniques, le *Normandie* attirant surtout une élite fortunée. De ce fait, un record de vitesse pouvait représenter une chance pour le navire de retrouver une popularité en baisse.

Il n'est guère étonnant, dans ces conditions, que la Compagnie générale transatlantique ait fait équiper le paquebot de nouvelles hélices à l'ouverture de l'année 1937, pour accroître les performances du navire. Dès le premier voyage, sa vitesse s'en ressentait, comme s'en félicita Thoreux :

« Ce record, qui surclasse celui de *Queen Mary* de 0 nœuds 36, et qui ne peut être qu'homologué, ramène le ruban bleu sur Normandie. [...] Nos passagers ont suivi cet essai avec passion et ne manqueront pas de nous faire toute la publicité désirable¹⁶⁴. »

Pourtant, ce record « qui ne pouvait être qu'homologué » ne le fut pas, comme s'en lamenta le commandant lors de sa rotation suivante :

« Ainsi qu'il fallait s'y attendre, la Compagnie Cunard a montré quelque mauvaise humeur après la publication de notre dernier record. Des articles tendancieux de journaux américains essaient de démontrer que le record *Westbound*¹⁶⁵ est toujours acquis au *Queen Mary*. Quoique cette assertion est [sic] fausse du fait que notre vitesse *Eastbound* est très supérieure à toutes celles réalisées jusqu'ici, j'ai l'intention dès que les circonstances seront favorables et si la Direction n'y voit pas d'inconvénient de battre également le record *Westbound*. Cela empêchera nos concurrents, dont la mauvaise humeur est par trop apparente, d'ergoter sur les chiffres, qui pour le public non initié, semblent en leur faveur. La vitesse record *Westbound* de *Queen Mary*, qui est

¹⁶³ Rapport de voyage du 9 au 21 septembre 1936 (1997 004 5115 AFL).

¹⁶⁴ Rapport de voyage du 11 au 23 mars 1937 (1997 004 5115 AFL).

¹⁶⁵ *Westbound* et *eastbound* sont des termes anglais rapidement adoptés par les marins français pour désigner le sens des traversées : *westbound* désigne le sens est-ouest (du Havre à New York), *eastbound* désigne le sens ouest-est (de New York au Havre).

de 30 nœuds 14, sera facile à dépasser dans les conditions actuelles et sans demander au navire une fatigue exagérée¹⁶⁶. »

Les règles en la matière n'avaient effectivement jamais été très claires, permettant à la Cunard de rejeter ce record : le sens de traversée requis, notamment, fut toujours une donnée assez confuse, la compétition pour le Ruban bleu n'ayant pas fait l'objet de réglementations très strictement établies. Néanmoins, ce record suffisait largement à la presse française, et *Le Petit Parisien* put ainsi s'enthousiasmer en titrant : « *Normandie*, ruban bleu déployé, est entré au Havre acclamé par la foule¹⁶⁷ » tandis que *Paris Soir* se faisait l'écho, le 26 mars, de négociations entre les deux compagnies, indiquant : « La Transat et la Cunard discutent avec courtoisie sur l'attribution du Ruban bleu¹⁶⁸ ». Du reste, les performances du *Normandie* continuèrent à s'améliorer si bien qu'à la fin de l'été 1937, le Ruban bleu lui revenait sans conteste.

Finalement, le record du *Normandie* tomba définitivement en 1938. Mi-août, la presse annonçait ainsi que le *Queen Mary* avait établi un nouveau record de vitesse, mais que la récompense restait entre les mains du paquebot français. À ce sujet, les explications furent confuses : *L'Œuvre* expliquait ainsi que la Cunard n'était tout simplement pas intéressée par le Ruban bleu¹⁶⁹, tandis que *L'Excelsior* donnait une explication plus plausible, toujours fondée sur la confusion des règles :

« *Queen Mary* bat le record de la traversée de l'Atlantique d'est en ouest avec 30 nœuds 99 mais n'enlève pas le Ruban bleu qui se conquiert d'ouest en est et que *Normandie* a acquis avec 31 nœuds 20¹⁷⁰. »

La traversée de retour se soldant également par un record, la distinction passa alors au paquebot britannique, pour les quatorze années à venir. Pourtant, la compétition ne s'arrêta pas là. Etienne Payen de la Garanderie (1887-1992), éphémère commandant du *Normandie* à partir de juillet 1939, raconta à *Ouest France*, pour le cinquantenaire de la mise en service du paquebot, que durant sa dernière traversée en

¹⁶⁶ Rapport de voyage du 7 au 19 avril 1937 (1997 004 5115 AFL).

¹⁶⁷ 1999 004 0926 (AFL)

¹⁶⁸ *Idem.*

¹⁶⁹ *Idem.*

¹⁷⁰ *Idem.*

août 1939, le navire avait maintenu un temps la vitesse atteinte par le *Queen Mary* lors de son record, mais pas suffisamment longtemps pour le battre¹⁷¹.

La disparition prématurée du *Normandie* durant la Seconde Guerre mondiale priva le *Queen Mary* d'un concurrent sérieux sur le terrain de la vitesse durant les années 1950, son jumeau, le *Queen Elizabeth*, n'ayant jamais établi de record. Nul doute, cependant, que la compétition aurait pu se poursuivre longtemps, tant elle était acharnée, jusqu'au sein des équipages. Thoreux mentionna ainsi dans un de ses rapports de voyage la façon dont elle pouvait atteindre certains secteurs bien éloignés des questions maritimes :

« Nous signalons en passant qu'à la suite de l'écrasement de l'équipe de foot-ball du *Queen Mary* par celle du *Normandie*, en janvier dernier à Southampton, la direction de la Cunard a déclenché, par voie de circulaires aux bords, une offensive vigoureuse afin de favoriser et développer par tous les moyens, les différents sports praticables pour les équipages, et d'éviter dans l'avenir les défaites des équipes anglaises dans les compétitions internationales. Nous nous préparons de notre côté et demandons à notre Direction, lorsque le moment sera venu, les moyens nécessaires pour ne pas nous laisser distancer par nos concurrents¹⁷². »

Dans ces conditions, la compétition dépassait les enjeux publicitaires pour atteindre la fierté même des équipages, attachés à leur navire d'une manière souvent très profonde et durable.

L'affrontement entre le *Normandie* et le *Queen Mary* pour la conquête du Ruban bleu fut un temps fort de l'histoire de cette compétition : ce fut la dernière fois qu'un tel suspense se diffusa dans la presse, parmi les équipages et dans les milieux maritimes en général. Jusqu'en 1952, le *Queen Mary* fut sans rival. Cette année-là, le paquebot américain *United States*, conçu de concert avec l'U.S. Navy pour un usage potentiel comme transport de troupes, établit un record nettement supérieur, de 4 nœuds. Avec ses 35 nœuds de vitesse moyenne (soit une traversée en 3 jours et 10 heures), le paquebot américain mettait fin à la compétition : son exploitation se

¹⁷¹ « Le dernier pacha du Versailles des mers rêve-t-il toujours de jolies femmes ? », *Ouest France*, 9 mai 1985.

¹⁷² Rapport de voyage du 10 au 22 mai 1939 (1997 004 5116 AFL).

révélerait rapidement coûteuse, et sa vitesse sans réelle valeur ajoutée face à celle, bien supérieure, des avions de ligne. Désormais, il n'y aurait plus d'intérêt à traverser l'Atlantique à toute vitesse, la compétition pour le Ruban bleu s'achevait.

La course à la vitesse s'est donc terminée avec l'avènement du transport aérien, mettant fin à plus d'un siècle de records guidés par un mélange de buts commerciaux, militaires et logistiques. Durant toutes ces années, cette concurrence est restée au cœur de l'attention médiatique y compris dans les pays qui ne prenaient pas part eux-mêmes à la compétition.

L'accroissement de la vitesse allant de pair avec celui de la quantité de combustible nécessaire à la traversée, il en ressort qu'il est toujours nécessaire d'augmenter la taille d'un navire pour accroître ses performances sur une longue durée. Ceci explique que, rapidement, la course à la vitesse se soit couplée à une course à la taille qui suscita autant d'attentions.

2.2 Course au gigantisme et obsession du record de taille

La thématique du gigantisme des paquebots transatlantiques fascine de longue date. Déjà, le *Great Eastern* avait suscité la fascination de ses contemporains par son gigantisme. Il fut en effet détenteur du record du navire au plus fort tonnage jamais mis en service pendant quarante-et-un ans, jusqu'à l'entrée en service du *Celtic*, en 1901. Ses 18 915 tonneaux de jauge brute restèrent en effet longtemps une limite non dépassée, les entrepreneurs ayant en mémoire la très décevante carrière de ce géant qui fut toujours très loin d'embarquer les 4 000 passagers pour lesquels il avait été conçu.

Mais si, pendant des décennies, une taille audacieuse fut dédaignée, le thème resta particulièrement porteur. En témoigne ainsi le récit que fit Jules Verne dans son roman *Une ville flottante*, en 1870. Il y décrit ainsi les immenses proportions du navire :

« Le *Great-Eastern* était mouillé à peu près à trois milles en amont, à la hauteur des premières maisons de Liverpool. Du quai de New-Prince, on ne pouvait l'apercevoir. Ce fut au premier tournant de la rivière que j'entrevis sa masse imposante. On eût dit une sorte d'îlot à demi estompé dans les brumes. Il se présentait par l'avant, ayant évité au flot ; mais bientôt le tender prit du tour, et le steam-ship se montra dans toute sa longueur. Il me parut ce qu'il était : énorme ! Trois ou quatre « charbonniers », accostés à ses flancs, lui versaient par ses sabords percés au-dessus de la ligne de flottaison leur chargement de houille. Près du *Great-Eastern*, ces trois-mâts ressemblaient à des barques. Leurs cheminées n'atteignaient même pas la première ligne des hublots évidés dans sa coque ; leurs barres de perroquet ne dépassaient pas ses pavois. Le géant aurait pu hisser ces navires sur son porte manteau, en guise de chaloupes à vapeur¹⁷³. »

À la fin du XIX^e siècle, alors que le tonnage des navires approchait de plus en plus de celui du *Great Eastern*, pour ensuite le surpasser dans une croissance exponentielle, la thématique de la taille continue à s'imposer, parfois d'une manière plus critique. C'est ainsi que des auteurs commencèrent à dénoncer les dangers de

¹⁷³ VERNE, J., *Une ville flottante*, Hetzel, 1871 (après publication en 1870 dans le *Journal des Débats*).

cette course au gigantisme. C'est notamment le cas du roman *Futility*, de Morgan Robertson¹⁷⁴. Publié en 1898, ce roman mettait en scène le naufrage meurtrier du paquebot géant *Titan* suite à une collision avec un iceberg. Il ne reçut pas un grand écho à sa sortie (le récit étant fort médiocre), mais il connut un grand succès après le naufrage du *Titanic*, quatorze ans plus tard, nombre de commentateurs soulignant alors les similitudes entre les « prédictions » du roman et les événements qui ont suivi. Bien que ces similitudes soient fortement exagérées par des commentateurs qui n'ont, bien souvent, pas lu l'ouvrage, *Futility* montre malgré tout les débats qui se tenaient parmi les amateurs de marine de l'époque. Loin d'être néophyte en la matière, Robertson était en effet un ancien marin.

Avec la mise en service du *Celtic* s'enclencha une course à la taille qui n'allait plus cesser jusqu'en 1940 avec le *Queen Elizabeth*, détenteur d'un record invaincu jusqu'en 1997. Quelques chiffres ne peuvent que donner un ordre d'idée : alors que la White Star Line n'a dépassé les 10 000 tonneaux de jauge brute pour un de ses navires que dans les années 1890, le *Celtic* en jaugeait déjà 21 000 moins de dix années plus tard. Enfin, en 1940, le *Queen Elizabeth* établissait un record pour plus de cinquante ans avec plus de 83 000 tonneaux¹⁷⁵. Cette croissance exponentielle répondait à des besoins techniques, mais aussi et surtout des besoins symboliques et liés à la concurrence, que nous étudierons ici.

Une attention sera également portée aux manœuvres entreprises par les compagnies pour manipuler les chiffres et navires en leur faveur afin de continuer à s'imposer coûte que coûte sur ce terrain dans des démarches qui allaient parfois jusqu'à impliquer un certain patriotisme. Enfin, nous verrons que cette concurrence acharnée restait un combat d'avant-scène, une bonne part de la flotte des compagnies n'étant pas destinée à battre des records, y compris sur la ligne principale.

¹⁷⁴ ROBERTSON, M., *Futility*, M.F. Mansfield, 1898. Réédité en 1912 sous le titre *The Wreck of the Titan*.

¹⁷⁵ Généralement, l'attention prêtée à la taille s'est focalisée sur le tonnage brut des navires, c'est-à-dire leur volume, évalué en tonneaux de jauge brute (tjb). Il s'agit d'une valeur bien plus significative que le poids réel du navire, qui varie selon la cargaison du navire, mais la confusion est courante en français, en particulier dans des ouvrages mal traduits : pour les poids comme les tonnages, les anglophones mesurent en « tons », d'où des confusions. Dans certains cas, la longueur est également prise en considération pour se féliciter de la grande taille d'un navire. Longueur et tonnage ne sont néanmoins pas corrélés : le *France* de 1962, par exemple, tout en étant plus long que le *Queen Elizabeth* de deux mètres, jaugeait environ 17 000 tonneaux de moins que lui, une différence énorme.

2.21 Une croissance exponentielle : quand la technique permet toujours plus gros

Au moment de la rédaction de ce travail, l'*Harmony of the Seas*, plus gros navire jamais mis en service, présente une jauge brute de 227 000 tonneaux environ. C'est presque 3 fois le *Normandie*, près de 5 fois le *Titanic*, et presque onze fois le *Celtic*, qui furent tous, en leur temps, les plus gros objets mobiles jamais construits. Plus encore, au début de la période étudiée, en 1890, les plus imposants navires de la White Star Line n'avaient pas un tonnage de plus de 10 000 tjb¹⁷⁶, et *La Touraine*, fleuron de la Transat en 1891, en jaugeait à peine 7 000. En l'espace de 45 années, le volume des paquebots français a décuplé, et l'évolution britannique sur la période, quoi que d'ampleur légèrement moindre, fut tout aussi exponentielle.

Se pose alors la question de comprendre dans un premier temps pourquoi, et comment cette course à la taille se développa.

2.211 Une évolution inégale dans le temps et l'espace

En 1890, le record absolu du plus grand navire était détenu, depuis sa mise en service en 1860, par le *Great Eastern* et ses presque 19 000 tonneaux de jauge brute. Ce géant (le plus gros paquebot alors jamais construit avant lui ne jaugeait que 3 400 tonneaux¹⁷⁷) avait peiné à entamer une réelle carrière commerciale car sa grande taille effrayait la clientèle. Durant quarante ans, aucune compagnie ne tenta de battre son record, et l'évolution se fit bien plus progressive.

Au début de la période étudiée, les fleurons des trois compagnies au centre de ce travail jaugeaient moins de 10 000 tonneaux : l'*Etruria* et l'*Umbria* de la Cunard, datant de 1884, jaugeaient ainsi 8 000 tonneaux environ¹⁷⁸. En 1889/1890, le *Teutonic* et le *Majestic* ne manquaient la barre des 10 000 que de quelques tonneaux¹⁷⁹.

¹⁷⁶ « Tonneaux de jauge brute », par opposition au tonnage net, valeur ne prenant en compte que les espaces d'usage commercial.

¹⁷⁷ Il s'agissait de l'*Himalaya*, mis en service en 1853, et très vite retiré car trop gros...

¹⁷⁸ HAWS, D., *Cunard Line*, op. cit., p. 49.

¹⁷⁹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 45.

Dès 1893, la Cunard surenchérisait avec le *Campania* et le *Lucania*, et leurs presque 13 000 tonneaux¹⁸⁰ tandis qu'en 1899, la White Star Line mettait en service l'*Oceanic* (II), de 17 000 tonneaux et qui, avec ses 214 mètres, était le premier navire à dépasser le record du *Great Eastern*¹⁸¹. À la même époque, *À travers le monde* avait salué l'arrivée du *Kaiser Wilhelm der Grosse* en vantant également cette course au gigantisme :

« En attendant que soit construit le paquebot anglais *Oceanic* de 214 mètres de longueur, le « record » de la grandeur est tenu par le paquebot allemand *Kaiser-Wilhelm-der-Grosse*, qui a été lancé le 4 mai à Bredow, près de Stettin, pour le compte de la Compagnie transatlantique Norddeutscher Lloyd (de Brême). Ce superbe bâtiment mesure, en effet, 196 mètres et demi de long, sur 20 mètres 12 de large, avec un tonnage brut de 13 800 tonneaux, alors que les deux fameux paquebots *Lucania* et *Campania*, de la Compagnie Cunard, jaugent 12 950 tonneaux bruts et n'ont que 183 mètres de longueur. Le lancement du *Wilhelm-de-Grosse* a été entouré de toute la solennité possible, car les chantiers allemands saisissaient là l'occasion de prouver la merveille de leur production et le développement merveilleux de leur activité¹⁸². »

La taille revêtait en effet un caractère de prestige international car construire gros signifiait également disposer d'ingénieurs et de chantiers compétents pour le faire, de même que d'une forte puissance industrielle.

De fait, cette course à la taille se poursuivit : en 1901, avec le *Celtic*, la White Star Line dépassa pour la première fois les 20 000 tonneaux¹⁸³. Six ans plus tard à peine, le *Lusitania* et le *Mauretania* avoisinaient les 32 000 tjb¹⁸⁴. Encore quatre années et, en 1911, l'*Olympic*, puis le *Titanic* l'année suivante, les surpassaient de la moitié de leur tonnage, avec 45 000 tonneaux. Enfin, avant-guerre, l'*Imperator* et le *Vaterland* portèrent successivement, en 1913 et 1914, le record à 52 000 puis 54 000

¹⁸⁰ HAWS, D., *Cunard Line, op. cit.*, p. 50.

¹⁸¹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 86.

¹⁸² « Le plus grand paquebot du monde – 196 mètres de longueur », art. cit.

¹⁸³ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 94.

¹⁸⁴ HAWS, D., *Cunard Line, op. cit.*, p. 57-58.

tonneaux¹⁸⁵. Le troisième navire de la série, le *Bismarck*, n'entra en service qu'en 1922, pour le compte de la White Star, sous le nom de *Majestic* : jusqu'en 1935, il devait rester, avec ses 56 000 tonnes, le plus gros paquebot du monde¹⁸⁶.

Les années 1920 furent en effet une pause en la matière, les compagnies britanniques et allemandes ne mettant pas en service de nouveaux navires. La France, pour sa part, restait modeste, et ses raisons ne tenaient pas à une volonté propre de la Compagnie générale transatlantique. Celle-ci était en effet limitée par la taille du port du Havre, et devait se contenter du bassin de l'Eure, où faire manœuvrer de grands navires était souvent laborieux¹⁸⁷. De fait, avec ses 7 000 tonnes, *La Touraine* était en 1891 un gros navire pour la compagnie, mais devait être très vite distancé par la concurrence britannique et allemande. Néanmoins, les rapports du conseil d'administration de la compagnie témoignent que celle-ci espérait, à tout le moins, se maintenir au niveau de sa concurrence immédiate :

« Étant donné la nécessité absolue d'ajouter à brève échéance un paquebot à notre ligne de New York nous avons décidé de construire ce navire, *La Touraine*, dans des conditions de tonnage et de puissance qui lui permettront d'égaliser au moins ceux que nos voisins ont récemment mis en chantier¹⁸⁸. »

La compagnie restait d'ailleurs très fière de son navire, et profita de l'Exposition universelle de 1889 pour en vanter les dimensions :

« Nous ne négligeons rien pour faire connaître la puissance de notre organisation et les perfectionnements que nous y apportons chaque jour. L'Exposition universelle de 1889 vient de nous fournir l'occasion de réaliser ce programme d'une façon éclatante. Il est très difficile de donner au public une idée exacte de la grandeur imposante de nos nouveaux paquebots. Pour atteindre ce résultat, nous avons décidé d'exposer au Champ-de-Mars un panorama représentant en grandeur naturelle notre futur paquebot La

¹⁸⁵ HAWS, D., *The Ships of Hamburg America, Adler and Carr lines, op. cit.*, p. 113-114.

¹⁸⁶ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 195.

¹⁸⁷ Sur l'histoire du port du Havre, voir MARNOT, B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle, op. cit.*

¹⁸⁸ Rapport du CA à l'AG de 1888, 1997 004 5209 (AFL).

Touraine, de 160 mètres de long, en rade du Havre et entouré de tous les paquebots de la Compagnie¹⁸⁹. »

Au moment de sa mise en service deux ans plus tard, le navire serait néanmoins déjà dépassé, et bien plus encore à la fin de sa carrière, illustration de la rapide évolution en la matière. Dans les années qui suivirent, la Transat conserva son retard : *La Provence* par exemple, ne jaugeait que 13 000 tonneaux en 1906, moins de la moitié du volume du *Lusitania* devant entrer en service l'année suivante. En 1912, le *France*, avec ses 217 mètres et ses 24 600 tonneaux, était bien petit en comparaison du *Titanic*. Les rapports de la compagnie témoignent pourtant du fait que cette taille était déjà bien trop imposante pour le port du Havre, comme en témoigne cette déclaration du conseil peu avant sa mise en service :

« Il était indispensable d'avoir ce nouveau paquebot de grande dimension et de grande vitesse pour pouvoir suivre les efforts des autres Compagnies et conserver notre situation sur la ligne de New York. Notre flotte nous permet donc de faire face aux besoins actuels de ce trafic qui a toujours été en croissant, d'année en année, mais nous estimons utile de commencer prochainement l'étude d'un nouveau paquebot, en formant des vœux pour que l'utilisation du nouveau bassin actuellement en construction au Havre n'ait pas lieu à une époque trop éloignée ; il convient d'envisager pour les unités futures des dimensions telles qu'il ne sera plus possible de songer à faire les opérations d'entrée et de sortie par le nouveau sas et les manœuvres dans le bassin de l'Eure¹⁹⁰. »

L'année suivante, la compagnie ayant pu expérimenter le navire, le constat était plus clair encore :

« *France* doit être classé parmi les paquebots considérés comme les plus grands, les plus rapides et les plus confortables du monde. En raison de ses dimensions, son exploitation est malheureusement très difficile pour l'entrée et les évolutions dans le port du Havre. Aussi, est-il indispensable que les travaux du nouveau bassin à flot soient poussés activement pour permettre à la Compagnie de ne pas être arrêtée dans son développement qui doit être en rapport avec celui de ses concurrents étrangers. En outre, *France* ne trouve pas au Havre de forme de radoub de dimension suffisante, et il faut l'envoyer à

¹⁸⁹ *Idem.*

¹⁹⁰ Rapport du CA à l'AG de 1912, 1997 004 5209 (AFL).

Southampton chaque fois qu'il doit être mis à sec, soit pour des réparations de coque, soit seulement pour la peinture de sa carène. Il y a, de ce fait, une servitude, provisoire il est vrai, mais bien regrettable, qui entraîne à la fois une dépense supplémentaire et une perte de temps souvent très préjudiciable¹⁹¹. »

Après la guerre, si les problèmes d'accès furent résolus par des travaux d'aménagement, le port du Havre ne pouvait malgré tout pas accueillir des géants de l'ampleur des navires étrangers. Avec leurs 233, puis 241 mètres, le *Paris* et l'*Île-de-France* restaient des navires de bien faible ampleur en comparaison de leurs concurrents britanniques. Ce n'est qu'en 1929 avec les débuts du projet de « super-*Île-de-France* » (le futur *Normandie*) que le désir de faire encore plus gros se posa réellement, avec des problèmes supplémentaires :

« Ainsi que vous le savez nous devons, aux termes de notre convention avec l'État, mettre en service en 1932 sur la ligne Havre-New York un nouveau grand paquebot. Les études que nous poursuivons à cet effet depuis plusieurs mois nous ont amenés à constater, aussi bien pour la construction de ce navire dans un port français, que pour son exploitation dans le port du Havre, des difficultés qui ne peuvent être résolues que par d'importants travaux, dont les uns sont déjà en cours d'exécution et les autres en projet¹⁹². »

De grands travaux durent ainsi être effectués à Saint-Nazaire et au Havre, mais aussi à New York, pour accueillir le *Normandie* en 1935, dépassant les 300 mètres et jaugeant 79 000 tonneaux (portés à 83 000 les années suivantes, comme on le verra). En 1940, le *Queen Elizabeth* vint le surpasser de quelques tonneaux et établit un record qui resta absolu jusqu'en 1997 : les grands transatlantiques d'après-guerre ne relancèrent en effet plus la course au tonnage¹⁹³.

L'évolution avait donc été particulièrement effrénée et la France, longtemps à l'écart, avait fini par y participer. Il importe désormais de comprendre quels étaient les motifs de cette course au tonnage supplémentaire qui entraîna cet accroissement

¹⁹¹ Rapport du CA à l'AG de 1913, 1997 004 5209 (AFL).

¹⁹² Rapport du CA à l'AG de 1929, 1997 004 5210 (AFL).

¹⁹³ Ainsi, le *France* de 1962 était plus long que le *Normandie*, mais ne jaugeait « que » 66 000 tonneaux.

spectaculaire par bonds, d'abord dans les années 1890 à 1910, et ensuite dans les années 1930.

2.212 Pourquoi faire gros ?

La volonté de construire de gros navires découla au départ d'un impératif technique : sur de longues distances, un navire doit pouvoir prévoir beaucoup de carburant, à l'époque du charbon fort volumineux. Pour être rentable, un paquebot ne doit néanmoins consacrer qu'une part minimale à ce combustible. Plus il veut aller vite, plus il doit néanmoins en emporter. Par un lien logique, donc, les navires rapides devaient être plus volumineux, pour accueillir de plus imposantes machines et plus de combustible sans réduire leur part consacrée aux passagers. Ce point n'était d'ailleurs pas exclusif au secteur maritime : dans tout secteur économique, l'augmentation d'une unité, qu'elle soit de transport ou de production, diminue les coûts unitaires et permet de nettes économies. Remplacer plusieurs petits navires par un plus gros répondait donc au bon sens.

Il s'ajoutait à cela l'attrait technique. Pendant longtemps, les navires avaient été limités en taille par des motifs pratiques : il fallait développer une propulsion suffisamment puissante et économique pour que le déplacement d'une telle masse soit possible et, plus encore, il fallait s'assurer que la coque elle-même puisse être assez résistante. Les révolutions technologiques du XIX^e siècle permirent cet accroissement de la taille, que ce soit le passage des fragiles roues à aubes aux hélices, le remplacement du bois comme matériau de construction par le fer, puis l'acier, ou la création de machines au meilleur rendement.

Si, pendant longtemps, la course au gigantisme fut justifiée avant tout pour elle-même, compagnies et nations ayant la satisfaction d'avoir le plus grand navire au monde sans qu'une justification pratique ne soit nécessaire, un paquebot dût voir sa taille justifiée : le *Normandie*. Dans un contexte de profonde crise économique, la construction d'un navire aussi imposant était mal acceptée et passait pour une dépense inconsidérée. Pour faire accepter son navire, la compagnie et les chantiers

durent développer un argumentaire rodé et vulgariser ces questions techniques, comme en témoigne une brochure du service technique de la compagnie, datant de 1932, et intitulée « Pourquoi a-t-on construit le « T.6 » aussi grand ? » :

« Il fallait [...] lui donner une vitesse au moins égale, si ce n'est supérieure à celle des plus rapides liners existant actuellement. Pour une vitesse supérieure, un paquebot coûte dans son exploitation des sommes très élevées par suite d'une consommation considérable de combustible et la dépense qui résulte de cette consommation ne peut être compensée que par des recettes proportionnées. Comme il est impossible d'élever indéfiniment le prix des passages, il faut donc chercher à accroître les recettes du navire par une augmentation du nombre des places vendues à bord, d'où une nécessité d'augmenter le tonnage du paquebot. À cette nécessité purement commerciale s'ajoutent des nécessités techniques : les calculs prouvent, en effet, qu'avec des machines d'une même puissance, le navire dont la coque est la plus longue, toutes proportions gardées naturellement pour sa résistance aux coups de bélier de la mer, jouit d'une vitesse plus grande. Il faut en effet environ 25 % de moins de puissance par tonneau à un navire de 300 mètres pour faire 28 nœuds, qu'à celui de 225 mètres par exemple. [...]

Une autre raison technique de construire un navire de dimensions aussi considérables que celles du nouveau *Super-Île-de-France* résulte du fait qu'il faut augmenter les dimensions des soutes à combustible [...] et qu'on ne peut pas augmenter les dimensions de ses soutes sans augmenter également celles du paquebot, sous peine de voir diminuer sa capacité de cabines et de cales à marchandises¹⁹⁴. »

Un autre document de la même époque, publié au moment du lancement, revenait pour sa part sur la différence fondamentale entre les navires marchands et militaires du point de vue de la taille nécessaire :

« Un paquebot doit, par définition, porter le chiffre maximum de passagers, de fret et assez de combustible et d'eau pour faire la traversée proposée. Il doit avoir une vitesse suffisante pour pouvoir maintenir régulièrement son horaire et des qualités nautiques telles que sa vitesse puisse pratiquement être soutenue, sans cependant exposer les passagers à des mouvements par trop violents, ni de trop grande amplitude. À partir de quelles

¹⁹⁴ 1999 004 0920 (AFL).

dimensions ces conditions sont-elles réalisées ? Nous avons des croiseurs de 10 000 tonnes qui marchent facilement à 30 nœuds et plus mais, à cette vitesse, ils auraient consommé tout leur combustible avant d'être parvenus à mi-chemin du Havre à New-York ! Où pourraient être installés les passagers ? Et dans quelles conditions¹⁹⁵ ? »

Cet argument aurait pu sans aucun problème être transposé à l'époque du *Lusitania* et du *Mauretania* si la taille de ces navires avait fait l'objet de telles critiques. La question était même à l'époque plus importante encore car, tandis que le *Normandie* fonctionnait au mazout, le duo de la Cunard était alimenté au charbon, qui prenait nettement plus de place dans les fonds du navire.

Néanmoins, la vitesse n'explique pas tous les excès de taille. En effet, parmi les navires détenteurs du titre de « plus gros navire jamais construit » dans les années 1900-1910, plusieurs furent des paquebots de la White Star Line qui n'avaient pas été conçus pour atteindre de grandes vitesses ; à commencer par ceux de la classe Olympic (qui, rappelons-le, représentaient une augmentation de 50 % du tonnage des précédents détenteurs du record), mais aussi les *Big Four*, conçus, pour leur part, spécialement pour des vitesses modérées¹⁹⁶.

Dans leur cas, cette taille avait alors une autre utilité : la capacité. Ainsi, le *Celtic* pouvait transporter un total de près de 3 000 passagers, dont 2 350 de troisième classe ! Encore fallait-il ajouter la grande capacité de ses cales, permettant également à la compagnie de se livrer à un lucratif commerce de marchandises¹⁹⁷. Ceci pose néanmoins la question de l'utilité réelle de ces capacités : ces navires voyageaient-ils « pleins » ?

Dans le cas du *Celtic*, il est avéré qu'en une occasion, en 1904, il transporta 2 957 personnes à son bord, nettement plus que sa capacité théorique – ce qui laisse songeur sur les conditions de ce transport. Cette traversée fut un cas particulier assez exceptionnel : hormis les voyages de transport de troupes en temps de guerre, il s'agit

¹⁹⁵ *Idem.*

¹⁹⁶ Voir 2.121.

¹⁹⁷ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p 94-96.

du plus grand nombre de personnes transportées sur un navire de la White Star¹⁹⁸. En général, cependant, ces navires étaient en bonne part vides.

D'une part, l'analyse des registres de recettes par navire et par traversée conservés par la Cunard montre clairement la présence de périodes pleines (les étés, principalement de juillet à septembre) et de périodes au contraire très creuses (novembre à mars, une partie des navires étant d'ailleurs retirés durant les mois de décembre à février, voire plus)¹⁹⁹. Durant les périodes creuses au moins, les navires étaient donc en situation de sous-remplissage. De plus, il était naturellement normal que les traversées vers les États-Unis (*westbound*) soient plus sollicitées par la troisième classe que celles vers l'Europe (*eastbound*) où les seuls passagers de cette classe étaient des immigrants installés en Amérique et désireux de rentrer temporairement au pays.

Les rapports des traversées de la Cunard ne contiennent cependant pas de données permettant d'opposer capacité du navire et remplissage réel. Un tel document existe en revanche dans les archives de la Compagnie générale transatlantique au sujet du *Normandie*, dont voici une retranscription :

Années	Traversées	Classe cabine		Classe touriste		Troisième classe		Total	
		Passagers	Coefficient	Passagers	Coefficient	Passagers	Coefficient	Passagers	Coefficient
Westbound									
1935	9	3 693 ²⁰⁰	48,81	3 610	59,85	2 231	71,26	9 534	56,99
1936	15	5 964	47,26	5 370	53,43	3 282	62,93	14 616	52,42
1937	18	7 798	51,55	7 444	61,79	4 623	73,95	19 865	59,41
1938	17	5 761	40,36	6 488	57,01	4 736	79,88	16 985	53,76
1939	11	3 084	33,33	3 854	52,24	2 900	75,57	9 838	48,11
Total	70	26 300	44,76	26 766	57,07	17 772	72,96	78 838	54,47
Eastbound									
1935	9	3 338	44,17	3 089	51,97	1 911	60,91	8 338	49,83
1936	15	4 748	37,62	4 887	48,66	3 041	58,33	12 676	45,47
1937	18	6 688	44,29	6 810	56,42	4 179	66,67	17 677	52,85
1938	17	4 998	35,00	5 354	47,01	3 738	63,22	14 090	44,61
1939	10	2 932	34,88	3 475	51,79	2 482	71,26	8 889	47,84
Total	69	22 704	39,17	23 615	51,08	15 351	63,93	61 670	48,10

Nombre de passagers et taux de remplissage du *Normandie* entre 1935 et 1939²⁰¹.

¹⁹⁸ *Idem*, p. 96.

¹⁹⁹ D.42.GM7.1 à D.42.GM7.14 (LPU).

²⁰⁰ Le document original indique 36 693, le premier 6, superposé à un « . » étant vraisemblablement une erreur de frappe.

Plusieurs conclusions apparaissent. Tout d'abord, la plus grande popularité des traversées « *westbound* » ne se limitait pas à la troisième classe, mais les concernait bien toutes : même les passagers de première classe étaient, semble-t-il, plus nombreux à aller aux États-Unis qu'à en revenir²⁰². Un deuxième aspect est éloquent : la capacité donnée pour les cabines est la suivante : 840 en première classe, 670 en touriste et 348 en troisième. La première classe était, en termes d'espace et de capacité, largement privilégiée tandis que la troisième classe était reléguée à l'arrière du navire et avait une faible capacité. Or, son taux de remplissage sur les années de service du *Normandie* fut, de loin, le plus élevé, dépassant presque toujours les 70 % à l'aller et les 60 % au retour. Avec dans les 50 % de remplissage dans les deux sens, la classe touriste jouissait également d'un bon succès, quoique la concurrence du *Queen Mary*, bien plus satisfaisant pour cette classe, ait été rude.

Mais la première classe, pour sa part, n'était généralement pas remplie à plus de la moitié de sa capacité, et la dépassa tout juste en 1937, année particulièrement favorable à la compagnie. De façon générale, l'examen des rapports de voyage du navire témoigne d'une capacité totale (1 858 passagers) souvent en très nette sous-utilisation. Par exemple, la première traversée de 1936 se termina par le débarquement à New York de 622 passagers seulement. En décembre, ils étaient encore moins, avec 599 passagers arrivés le 7. Les exemples pourraient être longtemps multipliés²⁰³.

Malgré cela, le navire était considéré comme pleinement satisfaisant, ce qui donne à penser que la compagnie l'avait sciemment conçu ainsi. De façon générale, il semble que les traversées « pleines » aient été très rares : ce genre de fait est ainsi suffisamment peu courant pour que les ouvrages faisant la « biographie » de navires le mentionnent, bien souvent.

²⁰¹ 1997 004 6300 (AL).

²⁰² Ceci explique que dans les années 1960, l'avion se faisant de plus en plus populaire, la Compagnie générale transatlantique ait organisé en partenariat avec Air France une opération promotionnelle offrant, pour un aller à bord du *France*, le retour en avion. Ceci permettait de rendre les voyages aller aussi profitables que possible tout en sacrifiant les voyages retour, de toute façon moins populaires.

²⁰³ 1997 004 5115 et 1997 004 5116 (AFL).

En réalité, les traversées à 80 % de passagers devaient déjà donner le sentiment que le navire était très rempli : des cabines libres étaient la garantie de pouvoir transférer les passagers insatisfaits (souvent nombreux), mais aussi celle que les lieux communs ne seraient pas surchargés, car c'était ces locaux qui bénéficiaient le plus des agrandissements permis par l'espace.

L'espace à bord d'un navire est en effet habituellement limité, obligeant souvent à de judicieux gains de place, aucun local ne devant rester inutilisé²⁰⁴. Pouvoir se permettre de gâcher de l'espace était donc la marque suprême du luxe, d'où les pièces surélevées et les salles à manger à étages. Le *Deutschland*, par exemple, disposait d'une salle à manger dont le plafond était surélevé de plusieurs ponts, le caractère monumental étant renforcé par la présence de gigantesques statues, dans un style austère et solennel. De même, la salle à manger de première des *Lusitania* et *Mauretania* était disposée sur deux étages, le niveau supérieur étant occupé en son centre par un puits donnant sur le niveau inférieur. Visitant l'*Olympic*, l'architecte de la Cunard Leonard Peskett, travaillant alors sur la conception de l'*Aquitania*, jugea dans des notes particulièrement sévères que la salle à manger sur un seul niveau du paquebot de la White Star Line était une gigantesque erreur²⁰⁵. Les passagers ne semblent pourtant pas s'en être offusqués.

Sur le *Normandie*, la salle à manger fut magnifiée au point d'occuper trois ponts de hauteur, soit une dizaine de mètres : deux ponts étaient ainsi totalement sacrifiés sur une superficie assez monumentale, simplement pour donner un caractère gigantesque et magnifique à ce qui devait être le point clé du navire. La salle était d'ailleurs tellement spacieuse que, durant la Seconde Guerre mondiale, l'US Navy envisagea de convertir le navire en porte-avions et d'utiliser la salle à manger comme hangar.

Ce genre de local surdimensionné était permis par le caractère gigantesque des navires, mais même dans ces cas-là, une compensation était nécessaire : à bord du *Normandie*, il fut ainsi décidé que la salle à manger serait au cœur du navire, sans vue sur l'extérieur : sur les trois ponts, ainsi, elle pourrait être totalement entourée de

²⁰⁴ Dans un cas extrême, la synagogue du *Normandie*, intégrée près d'un portelone inutilisée, en offre une nette illustration, voir 3.213.

²⁰⁵ CHIRNSIDE, M., *RMS Olympic, Titanic's Sister*, op. cit., p. 305.

cabines avec vue sur la mer, qui se trouvaient être les plus populaires²⁰⁶. Même dans l'exubérance, donc, logique et économie de place devaient prévaloir.

La course à la taille avait donc pour avantage de permettre une plus grande expression architecturale qui, en la matière, trouva certainement son apogée avec le *Normandie*, et avait également un intérêt pratique : accroître de façon rentable la vitesse du navire. De façon plus marginale, elle permettait de transporter plus de passagers, même si, dans les faits, à partir des années 1920 et de la diminution radicale des migrations, la grande taille permit surtout de transporter des passagers en leur accordant plus d'espace, ce qui correspondait justement aux attentes de l'époque²⁰⁷.

Pourtant, ces causes pratiques ne suffisent pas à expliquer l'augmentation exponentielle de la taille des navires. Au-delà de ces considérations, en effet, une obsession revenait sans-cesse. Avoir le plus gros navire, c'était également pouvoir faire partie des compagnies qui comptent, symboliquement parlant, ce qui avait un intérêt tant publicitaire que patriotique.

2.22 Emballlements publicitaires et prestige international

Plus encore que la vitesse, la taille est un élément souvent repris dans la publicité et la communication au sujet des grands transatlantiques de la période. Les compagnies déployèrent en effet souvent des trésors d'ingéniosité pour garantir leurs titres de propriétaires du plus gros navire au monde, quitte, parfois, à tricher. Tout était en effet bon pour participer à cette compétition qui permettait d'attirer l'attention internationale sur les navires et les entreprises.

La question de la taille devint ainsi un élément omniprésent dans les campagnes de communication et parfois même dans les discours politiques, faisant des paquebots géants des symboles aussi patriotiques que commerciaux.

²⁰⁶ 1999 004 0920 (AFL).

²⁰⁷ Ces aspects seront traités en 3.1 et 3.2.

2.221 Avoir le plus gros navire : quand l'obsession conduit à la manipulation

La course à la vitesse fut, on l'a vu, le théâtre de nombreuses manipulations et autres bricolages de façon à obtenir, ou non, certains records : les règles n'étaient pas formelles et stables, aussi assistait-on à des records qui n'étaient valables qu'aux yeux de certains : le record potentiel de *La Touraine*, uniquement mentionné par des sources françaises, témoigne également de la portée cocardière de ces compétitions²⁰⁸.

Dans le cas de la course à la taille, on pourrait penser que les choses seraient moins relatives : cette donnée est, au premier abord, beaucoup plus stable que la vitesse variant à chaque traversée et selon la distance parcourue. C'est, pourtant, négliger plusieurs choses : d'une part, si la longueur est une donnée en apparence absolue, elle varie selon les points de repères qui servent à la mesurer : elle n'est pas la même selon qu'on la mesure à la ligne de flottaison, ou depuis les points les plus avancés des gaillards d'avant et d'arrière²⁰⁹.

De même, le tonnage est une unité de volume, prenant donc en compte l'espace total occupé par le navire ; néanmoins, cette donnée également pouvait être truquée, selon que l'on choisissait ou non, par exemple, de prendre en compte les ponts promenades ouverts (faisant théoriquement partie de l'extérieur) et ainsi de suite. Généralement, les différences marquées entre les navires suffisaient à éviter ce genre de chicanerie : la Cunard aurait été de bien mauvaise foi si elle avait contesté le record de *l'Olympic*, qui surpassait ses propres navires de près de 15 000 tonneaux. Dans certains cas, pourtant, ce genre de technique fut utilisé de façon pour le moins douteuse.

Ainsi, en 1913, *l'Imperator* et *l'Aquitania* étaient en cours de finition. Si le premier se révéla finalement nettement plus gros et plus long que le second, les informations n'étaient pas connues avec grande précision au moment de leur construction. De plus, les rapports de la Cunard Line témoignent clairement de la

²⁰⁸ Voir 2.113.

²⁰⁹ On parle alors de « longueur entre les perpendiculaires » qui est généralement la donnée retenue.

volonté de construire un gros navire, bien qu'il ne soit pas spécialement destiné à battre des records en la matière²¹⁰.

Il parvint aux oreilles des dirigeants de la HAPAG, néanmoins, que le paquebot britannique pourrait dépasser de quelques pieds leur *Imperator*, chose inconcevable pour le président de la compagnie, Albert Ballin, qui voulait réellement que son navire soit le plus imposant du monde. Peu avant sa mise en service, le navire fut annoncé comme devant avoir dix pieds de plus que lors de son lancement : ces dix pieds venaient d'une improbable figure de proue boulonnée en dernière minute à l'avant du navire, représentant un gigantesque aigle tenant le monde entre ses serres avec, en inscription, la devise de l'entreprise : « *Meine Feld ist die Welt* », « Mon terrain est le monde ». Cet ajout était réellement de dernière minute : comme le relève J. Kent Layton, rien n'avait été à l'origine prévu pour accueillir cet aigle qui, qui plus est, entravait la visibilité de l'équipage²¹¹. Finalement, il s'avéra que, avec ou sans figure de proue, l'*Imperator* dépassait assez nettement l'*Aquitania*. L'aigle fut d'ailleurs emporté par une tempête au bout de quelques traversées sans mettre en péril le record du navire : l'honneur germanique était sauf.

Les deux autres géants de la HAPAG, le *Vaterland* et le *Bismarck* furent également au cœur de telles manipulations dans les années 1920, lorsqu'ils devinrent le *Leviathan* et le *Majestic*, appartenant respectivement aux United States Lines et à la White Star Line. Tous deux étaient en effet en lice pour le titre de plus gros navire du monde, et ce titre était de fait susceptible de passer entre des mains américaines.

Le *Majestic* était, clairement, plus long : des mesures spéciales avaient été prises durant sa construction pour le rallonger de six pieds par rapport à son prédécesseur (cette fois encore, le motif venait de rumeurs – fausses – concernant la longueur de l'*Aquitania*). L'un des architectes de la HAPAG, Ernst Foerster, déclara des années plus tard au *New York Times* que ces six pieds avaient nécessité une refonte totale des plans du navire²¹²...

²¹⁰ D.42.B1.9 (LPU).

²¹¹ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, a trio of trios*, Stroud, Amberley Publishing, 2013, p. 294-295.

²¹² *Idem*, p. 369.

En dépit de cela, dans les années 1920, les propriétaires du *Leviathan* déclarèrent que le navire jaugeait 59 957 tonneaux, et surpassait donc les 56 551 du *Majestic*. Il apparaît néanmoins que ce chiffre avait été obtenu en utilisant une méthode de calcul différente, typiquement américaine, et que, selon cette méthode, le *Majestic* aurait dépassé les 60 000 tonneaux²¹³. Cette évidente manipulation avait eu pour objectif de permettre aux États-Unis, jusque-là marginalisés sur l'Atlantique Nord, d'accroître la popularité de ce qui était leur seul paquebot de grand prestige.

De la même manière, la France tint absolument à conserver son unique record, obtenu avec le *Normandie*. Celui-ci jaugeait en 1935 environ 79 300 tonneaux. Or, le *Queen Mary* devait surpasser légèrement ce tonnage en entrant en service en 1936 avec 80 000 tonneaux. Le navire n'obtint pourtant jamais ce record.

Durant l'hiver 1935-1936, le *Normandie* fit en effet l'objet de très intenses réparations pour lutter contre les vibrations qui rendaient son tiers arrière quasiment inhabitable. De profondes modifications structurelles furent réalisées, même s'il apparut finalement que seules les hélices du navire étaient responsables de ce désagrément²¹⁴.

Il fut décidé de profiter de cette importante refonte pour pallier certains défauts du navire. Parmi eux se trouvait la question du salon principal de la classe touriste, intégré à l'intérieur du navire sans ouvertures extérieures, ce qui donnait à la pièce un aspect particulièrement étouffant. Il fut donc décidé de construire une nouvelle structure contenant un salon ouvert sur la mer à la place d'une plage arrière réservée aux passagers de première classe²¹⁵.

Cet ajout est généralement vu comme une erreur : la silhouette du navire en sortait altérée et moins harmonieuse, la vue depuis le café grill et, dans une moindre mesure, les appartements de grand luxe, était gâchée, et les passagers de première

²¹³ « RMS Majestic, *Frequently Asked Questions* » sur le site de Mark Chirnside : http://www.markchirnside.co.uk/rms_majestic_Q&A-myths.html

Chirnside mentionne notamment une analyse plus ancienne de Frank Braynard dans son ouvrage consacré au *Leviathan* (*Leviathan: The World's Greatest Ship*, V.2, p. 357-358) détaillant les différentes méthodes utilisées pour tricher dans la mesure des tonnages. Cet ouvrage, devenu très rare, n'a pu être consulté dans le cadre de ce travail.

²¹⁴ Voir RESCHE, A., *Le paquebot Normandie...*, op. cit. pour plus d'informations sur la gestion de cette crise par la compagnie.

²¹⁵ Voir les rapports de voyage de 1935/1936, 1997 004 5115 (AFL).

classe perdaient un de leurs espaces de détente. Mais ce nouveau salon permit de nettement augmenter le tonnage du navire, qui passa à 82 000. Par cet ajout, le *Normandie* put ainsi conserver son record jusqu'en 1940, avec l'arrivée du *Queen Mary*²¹⁶. La France conserva ainsi son record non pas une, mais cinq années.

Il est à relever que ces techniques provenaient à chaque fois de nations marginalisées sur la ligne, désireuses de s'emparer à plus ou moins long terme d'une place de choix : la HAPAG d'Albert Ballin espérait imposer l'Allemagne sur l'Atlantique dans la deuxième moitié des années 1910 (et nul doute que ces navires auraient connu un grand succès sous pavillon allemand sans la Première Guerre mondiale) ; les United States Lines espéraient attirer une plus importante clientèle sur des navires de pavillon américain, qui ne réussirent jamais à s'imposer sur la ligne ; et, avec le *Normandie*, la France tentait de prolonger son entrée sur le devant de la scène avant d'être reléguée à l'arrière-plan par les deux *Queen* britanniques.

Manifestement, donc, ces records étaient bien plus importants pour les pavillons que l'on pourrait qualifier d'« outsiders » : ils revêtaient alors une dimension tout aussi patriotique que simplement maritime. Néanmoins, toutes les compagnies impliquées dans cette lutte surent vanter la taille gigantesque de leurs navires dans la publicité.

2.222 Un symbole omniprésent dans la publicité

Le fait de disposer du plus gros navire alors en service devint en effet rapidement un argument de vente important : on ne compte pas les cartes postales et affiches publicitaires portant la mention « *largest steamer afloat* ». Mais cette forme de communication s'étendait parfois plus loin avec l'apparition d'un type de document spécifiquement consacré à la taille du navire et à ses mérites.

Ainsi, une des cartes postales les plus célèbres en lien avec le *Titanic*, diffusée dans plusieurs versions, représentait l'*Olympic* dressé à la verticale sur son gouvernail, entouré de plusieurs des plus grands bâtiments mondiaux : étaient ainsi alignés la

²¹⁶ OLLIVIER, F., *op. cit.*, p. 124-125.

cathédrale de Cologne, la pyramide de Gizeh, la basilique Saint-Pierre, l'obélisque de Washington, ou encore deux des plus grands gratte-ciel de New York à l'époque : la Metropolitan Tower et le Woolworth Building. Ce dernier, plus haut monument de la carte postale, était encore dépassé de presque trente mètres par le paquebot. L'objectif d'un tel document était donc clairement d'insister sur le gigantisme des navires, qui se retrouvait également dans leurs noms (*Olympic* et *Titanic* n'ayant pas été choisis au hasard). Pour renforcer encore l'effet, des bâtiments parlant au monde entier avaient été sélectionnés, en écartant bien entendu la Tour Eiffel, vraisemblablement le seul monument au monde à côté duquel le navire n'aurait pas été à son avantage...



Version colorée de la carte postale de l'*Olympic* et des monuments. Le *Titanic* n'étant pas mentionné, il est vraisemblable que cette version date soit d'avant sa mise en service, soit d'après le naufrage.

(Association Française du Titanic)

Ces comparaisons élogieuses n'étaient d'ailleurs pas toujours le fait des compagnies elles-mêmes. La presse généraliste était en effet fascinée par cette évolution des tailles, en particulier en au début du XX^e siècle, période où la fierté

technologique était très prononcée. Dans ce contexte, les journaux rivalisèrent de procédés graphiques pour donner à leurs lecteurs une idée de la taille des navires concernés.

Ainsi, dans son numéro de 1904, *À travers le monde* présentait une classique courbe de l'évolution du tonnage, mais aussi une judicieuse juxtaposition des silhouettes de profil de différents navires (en l'occurrence le navire de guerre *Jeanne d'Arc*, le paquebot français *La Lorraine*, l'allemand *Kaiser Wilhelm der Grosse*, et une vision théorique des futurs navires de la Cunard, *Lusitania* et *Mauretania*)²¹⁷. Ce genre de schéma éloquent permettait de faire ressortir l'évolution des tailles et, de fait, le progrès technologique.

De la même manière, les numéros spéciaux de revues maritimes consacrés aux nouveaux navires, comme ceux de la revue *Engineering* dédiés au *Lusitania* et au *Mauretania*, contenaient une succession de profils de navires ayant marqué l'histoire, de façon à mieux cerner encore l'évolution²¹⁸. Le lecteur pouvait ainsi être estomaqué par la différence de taille entre les navires récents et le minuscule *Sirius*, premier navire à avoir traversé l'Atlantique à la vapeur.

En la matière, le *Normandie* fit l'objet d'une intense propagande. Dès son lancement, les brochures déjà mentionnées destinées à justifier sa taille étaient accompagnées d'autres documents tentant de l'illustrer à l'aide d'éléments de comparaison. La démarche de la carte postale de l'*Olympic* et des monuments était ici poussée à un degré supérieur :

« La longueur de cet énorme navire dépasse la hauteur de la Tour Eiffel (313 mètres au lieu de 300), soit la Tour et un immeuble de 4 étages superposés. Le poids du paquebot, quand il sera achevé, sera de sept fois et demie celui de la Tour Eiffel (75 000 tonnes contre 10 000) ; le poids de la coque au moment du lancement étant de 30 000 T. équivaut par conséquent à celui de trois Tours Eiffel. La longueur du navire (313 mètres) équivaut à deux

²¹⁷ « Paquebots modernes, de plus en plus grands – où s'arrêtera-t-on ? », *À travers le monde*, 1904, p. 349.

²¹⁸ WARREN, M.D., *Lusitania*, *op. cit.*, p. 12-13.

fois la hauteur de l'Obélisque bien connu de Washington, qui est de 160 mètres²¹⁹. »

Ces quelques données devaient illustrer le gigantisme global du navire, mais elles étaient loin d'être les seules présentées dans la brochure intitulée « Et maintenant, quelques chiffres », vraisemblablement destinée à fournir des éléments de communication à la presse. Aux côtés des comparaisons classiques sur la longueur et le poids du navire se trouvaient en effet des images plus ciblées et originales :

« La hauteur du gouvernail, qui est de 18 mètres, dépassera de 3 mètres celle du charmant Arc de Triomphe du Carrousel et atteindrait à peu près la hauteur normale d'un immeuble de cinq étages. Si l'on mettait bout à bout tous les rivets qui ont servi à la construction de la coque, on obtiendrait ainsi un ruban qui demanderait à un train rapide environ 10 heures pour le parcourir, soit une distance de 650 kilomètres correspondant à celle de Paris-Arcachon, Paris-Montauban ou Paris-Montélimar. Il n'a pas fallu moins de 11 millions de rivets pour construire ce paquebot alors qu'il n'y en a que 2 500 000 dans la Tour Eiffel. [...] La largeur du paquebot est égale à la longueur de la Sainte-Chapelle. Si l'on se reporte à des calculs faits par des statisticiens et dont l'authenticité peut être difficilement contestée, ce paquebot, une fois terminé, surpassera de trois fois et demie le déplacement d'un ancêtre célèbre de la grande navigation : l'Arche de Noë, qui devait peser environ 20 000 tonnes²²⁰. »

Si cette dernière comparaison était pour le moins originale (les liens étroits qu'entretenait la compagnie avec des représentants éminents de l'Église catholique ne permettent pas de penser qu'il s'agisse là d'une comparaison ironique), les autres, beaucoup plus terre-à-terre, devaient permettre d'illustrer facilement les dimensions du navire.

Le dispositif publicitaire était également complété par des illustrations citadines, montrant ainsi la place qu'il occuperait dans les rues célèbres de Paris autour de la place de l'Opéra. Ce genre d'illustration fit des émules et la presse d'époque regorgea de photomontages plus ou moins heureux du *Normandie* placé dans de

²¹⁹ 1999 004 0920 (AFL).

²²⁰ *Idem.*

grandes artères new-yorkaises, ou aux côtés de grands monuments²²¹. Lorsqu'il présenta son navire à la Sorbonne, l'ingénieur de la Compagnie générale transatlantique se livra pour sa part à une comparaison plus lettrée, essayant de calquer le déroulement de ses conférences sur le *Pantagruel* de Rabelais, désireux de présenter « un nouveau géant²²² ».

À qui, dans les faits, se destinaient ces grandes images ? Les passagers potentiels n'étaient pas les seuls à être visés : les paquebots étaient également destinés à être des monuments flottants en déplacement constant, notamment à l'étranger. Ainsi, paquebots allemands et britanniques faisaient escale à Cherbourg et à New York, tandis que les paquebots français passaient par Plymouth ou Southampton avant d'arriver aux États-Unis. La simple vue d'un navire dans le port pouvait déjà donner aux populations locales une certaine image du pays dont ils arboraient le pavillon, et, en la matière, la taille était un critère important pour ceux qui ne pourraient le visiter.

Par ailleurs, la taille était également destinée à donner une impression de sécurité. Les navires les plus imposants avaient pour but de faire oublier aux passagers qu'ils étaient sur un bateau. La presse se fit d'ailleurs ironique au sujet du *Normandie*, des caricatures représentant par exemple des passagers à son bord, vélos en main, cherchant la mer « à 5 minutes de marche » ; d'autres ironisèrent sur le fait qu'au train où allaient les choses, les navires seraient assez longs pour que les passagers traversent l'Atlantique à pied sans qu'ils aient besoin d'être mis en marche²²³...

Si cet aspect prêtait ici à rire, il pouvait avoir des conséquences plus graves. Ainsi, lors du naufrage du *Titanic*, bien des passagers refusèrent d'embarquer dans les premiers canots car le navire, immense et en apparence stable, leur semblait bien plus sûr²²⁴.

Ce jeu sur la taille avait donc un objectif double en matière de communication : il s'agissait, certes, de renforcer l'impression de grandeur qu'en auraient les passagers,

²²¹ Voir, par exemple, 1999 004 0935 et 1999 004 0936 (AFL) pour des revues de la presse américaine de l'époque.

²²² Conférences de Jean Marie à la Sorbonne, 1999 004 0922 (AFL).

²²³ 1997 004 6299 (AFL).

²²⁴ Sur le naufrage du *Titanic*, voir la partie 4.12.

mais aussi, plus largement, de refléter le génie architectural et technique du pays qui avait produit le navire. Ceci explique que la grande taille du *Normandie*, par exemple, ait été un élément traité à plusieurs reprises dans les discours élogieux du Président de la République Albert Lebrun et du Ministre de la Marine Marchande William Bertrand, à l'occasion de l'inauguration du navire : cette taille n'était pas seulement représentative du navire mais, plus largement, de la puissance de la France. À ceux qui jugeaient cette taille trop audacieuse, Lebrun retourna l'argument :

« Et puis, pour une fois, faudrait-il nous faire grief d'avoir vu trop grand alors que si souvent et avec raison on nous a adressé le reproche contraire ? On a eu bien des occasions de blâmer l'excès de timidité et la pusillanimité de nos conceptions. Ayons au moins cette fois la fierté de notre audace et l'orgueil de notre œuvre.

Enfin est-il défendu d'espérer un lendemain plus favorable que les temps de marasme où nous vivons, et l'optimisme serait-il devenu une doctrine subversive ? Admirez au contraire ceux qui n'ont pas craint de mener jusqu'au bout, sans découragement ni regret, la belle aventure. Ils ont eu la foi qui seule permet les grandes choses. Puisse-y à notre tour notre propre confiance. N'a-t-on pas observé au surplus que la mer exerçait une influence décisive sur la vie des peuples, et que chacun des redressements de leur marine marquait un réveil des énergies nationales ? Vogue donc demain, *Normandie*, en toute aisance et sans remords, sur ces flots domptés par ta masse et ta puissance. Quitte les rives de cette France où tu es né et dont tu restes la vivante et fidèle expression²²⁵. »

Ainsi, la grande taille du *Normandie* n'était plus symbole d'excès, mais au contraire de confiance dans l'avenir, véritable appel à la reprise économique. La grande taille devait en effet souvent faire face aux critiques de ceux qui y voyaient un affront, sinon à Dieu, du moins au bon sens²²⁶. Le cas du *Normandie* fut ainsi l'objet de nombreuses critiques, d'autant plus virulentes que la France n'avait jusqu'à présent jamais eu cette culture du gigantisme, à l'inverse du Royaume-Uni.

²²⁵ 1997 004 6295 (AFL).

²²⁶ Les écrits de l'écrivain et marin Joseph Conrad au sujet du *Titanic* sont, par exemple, éloquentes en la matière, l'auteur reprochant fortement d'avoir construit un bâtiment qui n'avait somme toute, selon lui, plus grand-chose à voir avec un navire.

Pourtant, la portée patriotique d'un navire comme le *Normandie* ressort bien dans les jugements contradictoires que lui accorda l'*Action française* : tantôt le paquebot devenait symbole de la réussite de la République honnie, et n'était dans les pages du journal d'extrême droite qu'un objet putride et déplaisant, tantôt il se faisait représentant de la grandeur de la France face à la marine britannique, auquel cas les articles se révélaient bien plus flatteurs²²⁷.

La médiatisation particulièrement importante de cet aspect ne doit, néanmoins, pas faire oublier le fait qu'il s'agissait d'une compétition qui n'occupait que l'avant-scène de l'activité des compagnies de l'époque.

2.23 Une compétition d'avant-scène

La lutte pour les records de taille occupa largement l'espace médiatique. Néanmoins, comme pour la vitesse, les records de taille étaient éphémères. Aucune compagnie n'abandonna néanmoins totalement la course à la taille pour ses navires express : contrairement à ce que fit la White Star pour la vitesse de ses navires, aucune compagnie ne fit, en la matière, de « pas en arrière » sur la période étudiée.

Ceci posait alors la question du devenir des navires vieillissants, qui n'avaient plus leurs records et, de façon générale, leur modernité, pour eux. Les compagnies leur trouvèrent-elles un autre usage et, plus encore, acceptèrent-elles, parfois, d'en sacrifier ?

De même, il importe de s'interroger sur un courant qui émergea dans les années 1920 avec l'attribution de services secondaires aux navires plus modestes : petit à petit, ce fut réellement de deux flottes distinctes que se dotèrent les entreprises.

2.231 Que faire des anciens navires ?

Le sort des navires vieillissants se posa différemment pour les trois compagnies étudiées, qui avaient en la matière des fonctionnements différents. On retrouve

²²⁷ GARNAUD, P., art. cit.

néanmoins certaines similitudes. Au départ, les compagnies procédèrent par la mise en service conjointe de tout un groupe de navires destinés à former leur service transatlantique. C'est le cas des six navires de classe Oceanic pour la White Star, en 1871-1872, ou encore des quatre navires de type « *La Champagne* » pour la Compagnie générale transatlantique en 1886. Ce genre de programme était néanmoins onéreux et nécessitait une importante planification. Si cela pouvait se faire avec des navires qui jaugeaient à peine 5 000 tonneaux, les choses devenaient plus complexes pour de gros paquebots, à plus forte raison pour la France qui n'avait pas le grand nombre de chantiers navals du Royaume-Uni²²⁸.

Par la suite, les compagnies espacèrent donc nettement plus les constructions : la White Star Line procéda ainsi par duos à la fin du XIX^e siècle (d'abord les *Britannic/Germanic* en 1874-1875, puis les *Teutonic/Majestic* en 1889/1890), de même que la Cunard avec ses *Umbria/Etruria*, puis *Lucania/Campania* et *Caronia/Carmania*. À partir des années 1890, la C.G.T. opta pour sa part pour des navires mis en service individuellement (à l'exception du duo *La Lorraine/La Savoie* en 1900/1901) à intervalles réguliers, pour satisfaire les exigences des conventions postales.

Le renouvellement des flottes se faisait donc de façon variable ; les compagnies britanniques se dotant, d'une traite ou presque, de plusieurs navires destinés à agir de concert, tandis que la Transat remplaçait ses navires unités par unités. Dans les deux cas émergeait la question du devenir des navires anciens.

Au sein des flottes de la Cunard et de la White Star, les navires qui avaient tenu l'avant-scène restaient généralement sur l'Atlantique Nord jusqu'à être remplacés puis vendus ou démolis. Généralement, ils servaient, dans leurs dernières années, de navires de réserve remplaçant les paquebots plus imposants durant les périodes mortes où ceux-ci subissaient des refontes. Ce fut par exemple le cas du *Majestic* au début des années 1910 (cas particulier en cela qu'il retrouva un service plus intense en 1912 pour remplacer le *Titanic*, qui devait à l'origine le rendre obsolète mais sombra prématurément)²²⁹, ou encore du *Lucania*, dépassé par l'arrivée du *Lusitania* et du

²²⁸ Ainsi, là où les six paquebots de classe Oceanic furent construits successivement par les chantiers Harland & Wolff de Belfast, dotés d'une grande capacité, *La Champagne*, *La Bretagne*, *La Gascogne* et *La Bourgogne* durent être réparties entre les chantiers de Penhoët et ceux de La Seyne-sur-Mer.

²²⁹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 53.

Mauretania, et qui disparut d'ailleurs dans un incendie à quai en 1909, année où il n'avait effectué qu'une seule traversée²³⁰.

La Compagnie générale transatlantique eut, pour sa part, recours à une méthode de « recyclage » de ses anciens navires sur les lignes secondaires de l'Amérique centrale et des Antilles. Ainsi, en 1899, *La Normandie*, navire qui sillonnait l'Atlantique Nord depuis près de vingt ans et allait être nettement dépassé par l'arrivée de *La Lorraine* et de *La Savoie*, était envoyé sur la ligne de l'Amérique centrale où il était alors l'un des plus gros navires aux côtés d'autres anciens de la ligne de l'Atlantique Nord remontant aux années 1870 (*France, Lafayette, Saint-Germain*)²³¹.

De la même manière, en 1906, l'arrivée de *La Provence* entraîna un transfert de *La Champagne* sur la ligne mexicaine alors en crise :

« Sur la ligne du Mexique, *La Champagne*, après avoir subi d'importants travaux dont le principal a été la construction d'un pont-promenade, a été définitivement affectée à ce service, et son exploitation a été bonne dans son ensemble ; il y a eu du reste sur cette ligne un grand mouvement de passagers de cabines et d'émigrants malgré la lutte qu'il a fallu soutenir contre des compagnies concurrentes²³². »

Âgé de vingt ans, le navire ne répondait plus aux standards de l'Atlantique Nord, mais était tout à fait satisfaisant sur la ligne secondaire où il pouvait même connaître une deuxième vie en devenant un navire de premier plan. Ce programme se révéla particulièrement efficace à une époque où la compagnie ne pouvait pas encore se permettre de bâtir assez de navires récents pour sa ligne d'Amérique centrale. Cela n'était cependant qu'un pis-aller, car ce faisant, la compagnie n'exploitait pas à son maximum le potentiel de cette dernière ligne.

La politique volontariste de Jules Charles-Roux au début du XX^e siècle entraîna l'arrivée de navires spécialement conçus pour la ligne. Désormais, les navires trop âgés pour l'Atlantique Nord seraient vendus à d'autres compagnies, ou directement envoyés à la casse. Ainsi, en 1912, l'arrivée du *France* poussa la compagnie à vendre *La Gascogne* et *La Bretagne* à la Compagnie Sud Atlantique²³³. À cette époque, la

²³⁰ HAWS, D., *Cunard Line, op. cit.*, p. 52.

²³¹ Rapport du CA à l'AG de 1900, 1997 004 5209 (AFL).

²³² Rapport du CA à l'AG de 1906, 1997 004 5209 (AFL).

²³³ Rapport du CA à l'AG de 1913, 1997 004 5209 (AFL).

compagnie disposait en effet désormais de navires récents pour sa ligne secondaire, comme l'*Espagne*, et de paquebots en construction. De fait, son fonctionnement quant à ses anciens navires se rapprochait désormais de celui des compagnies britanniques.

Cependant, au début des années 1910, la White Star Line et la Cunard Line disposaient de leurs trios de navires principaux pour les vingt à vingt-cinq années à venir et, malgré les pertes de guerre, aucune n'eut à lancer de construction de navire majeur jusqu'à l'arrivée du *Queen Mary* en 1935, expliquant la très grande longévité de l'*Olympic* ou, plus encore, du *Mauretania* et de l'*Aquitania*.

La Transat, en construisant ses navires un par un tous les cinq à six ans environ, les rendait plus rapidement obsolètes. Après le *France*, elle avait ainsi directement mis à l'étude le *Paris*, dont la mise en service était vraisemblablement attendue pour 1917, voire 1916. À cette date, *La Lorraine* ou *La Savoie* aurait alors dû être retirée du service au bout d'à peine quinze années de service. La guerre, qui repoussa l'arrivée du *Paris* à 1921, et le naufrage de *La Provence* durant le conflit prolongèrent la durée de vie de ces deux paquebots (*La Savoie* ayant finalement servi jusqu'en 1926, juste avant l'arrivée de l'*Île-de-France*).

Néanmoins, il apparaît clairement que l'arrivée des paquebots les plus récents accélérât la fin de carrière des plus anciens : après l'arrivée de l'*Île-de-France*, par exemple, le *France* ne fut plus que relégué à un rôle d'arrière-plan, rapidement cantonné à des croisières, puis démolit²³⁴. Dans sa conférence de présentation du *Normandie*, Henri Cangardel revint sur la manière dont ces nouveaux navires créaient l'obsolescence des plus anciens :

« Je vous ai donné la liste des grandes unités construites dans ces dernières années par nos principaux concurrents. Mais l'ensemble de la Flotte transatlantique contrôlée par l'organisation de la Conférence des Passages, comprend : 15 paquebots de plus de 30.000 tonnes, en y incluant les paquebots italiens *Rex* et *Conte Di Savoia*. Le nombre de paquebots âgés de vingt ans ou plus est, dans cette liste, de : cinq. Avant quelques années, il faudra remplacer ces cinq paquebots évincés de la compétition. En dehors de ces cinq navires, quatre autres, dont notre *Paris*, *Majestic*, *Homeric* et

²³⁴ 1997 004 6083 (AFL).

Colombus sont déjà atteints par la concurrence et l'arrivée de *Queen Mary* et de *Normandie* les diminueront gravement. L'an dernier, notre vieux paquebot *France* et *Rochambeau*, deux excellentes unités, sont sorties de l'activité avant l'heure de la retraite définitive, mais elles étaient délaissées de la clientèle²³⁵. »

Plus encore, Cangardel reconnut que l'entrée en service du *Normandie* serait un coup dur pour les anciens navires, peut-être fatal pour le *Paris* qui n'avait alors que quatorze ans, bien moins que les 25 années de service estimées d'un bon navire :

« Nous escomptons, par la seule mise en ligne de ce paquebot, 10 000 passagers empruntant, pendant une année, la ligne française en supplément au chiffre de 1934. Il ne faut pas se dissimuler que si ces 10 000 passagers constituent une amélioration pour notre trafic, beaucoup d'autres passagers, habitués de notre ligne, abandonneront les paquebots *Île-de-France* ou *Paris* pour prendre *Normandie*. *Paris* surtout, sera sérieusement touché par cette concurrence venue du même pavillon ; mais il y aura bénéfice pour la ligne et pour la France. Les touristes supplémentaires que nous amènerons, il faut espérer que la France saura les retenir en grand nombre²³⁶. »

Dans les faits, l'entrée en service du *Normandie* scella effectivement en bonne part le sort du *Paris* qui fut, à son tour, principalement relégué à des croisières. Cette course à la taille conduisait donc au sacrifice, parfois total, d'unités en état de marche que les compagnies firent souvent démolir bien avant que leur usure les rendît non fonctionnelles : il en alla de même, de façon encore plus large, lors de la fusion de la Cunard et de la White Star Line qui força la nouvelle entreprise à envoyer à la casse des navires qui avaient parfois moins de dix ans de service derrière eux²³⁷.

Néanmoins, ce phénomène ne concernait que les navires de premier plan : émergea en effet juste avant la guerre un intérêt pour les services secondaires où la petite taille, loin d'être un handicap, devint même un avantage.

²³⁵ Conférence d'Henri Cangardel au théâtre de la Michodière, 1999 004 0922 (AFL).

²³⁶ *Idem*.

²³⁷ D.42.B.2 (LPU).

2.232 Quand la petitesse est recherchée

Il a été expliqué précédemment qu'un lien très étroit était établi entre d'une part la vitesse d'un navire et d'autre part sa taille. Or, comme cela a été évoqué plus tôt, dès les années 1890, la White Star Line a renoncé à la course à la vitesse pour produire des navires particulièrement lents²³⁸. On pourrait donc supposer que ces navires furent logiquement plus petits, mais ce ne fut pas le cas dans un premier temps : comme leur nom l'indique, les *Big Four*, puis la classe Olympic, tout en rejetant les records de vitesse, repoussèrent les limites de la taille. Dans une moindre mesure, le phénomène se retrouva dans la flotte de la Cunard : le *Carmania* et le *Caronia* devaient assurer un service secondaire plus lent sur l'Atlantique, mais restèrent temporairement les plus gros navires de la compagnie, pendant les deux ans qui les séparèrent de l'entrée en service du *Mauretania* et du *Lusitania* en 1907²³⁹.

Il apparaît donc que, sur leur ligne principale, les compagnies britanniques ne se contentèrent pas de navires de petite taille pour leurs services lents jusque dans les années 1920.

Pour sa part, en 1908, la Compagnie générale transatlantique mit en service le *Chicago*, navire d'un nouveau type destiné avant tout à satisfaire les migrants. Le conseil d'administration le décrivit comme suit :

« Le *Chicago* [...] est un grand paquebot d'une vitesse en service de 15 nœuds, qui transporte 314 passagers de deuxième classe et 1 267 émigrants, et qui a de grandes capacités en marchandises ; il a été construit aux Chantiers de l'Atlantique (Penhoët), à Saint-Nazaire. Sa jauge brute est de 11 103 tonneaux²⁴⁰. »

A posteriori, le *Chicago* est parfois considéré comme un des premiers navires volontairement construits avec une petite taille et une vitesse réduite pour une clientèle assez peu aisée. Si la chose est indéniable en ce qui concerne sa vitesse, elle est moins tranchée concernant la taille : les directeurs de la compagnie continuaient à

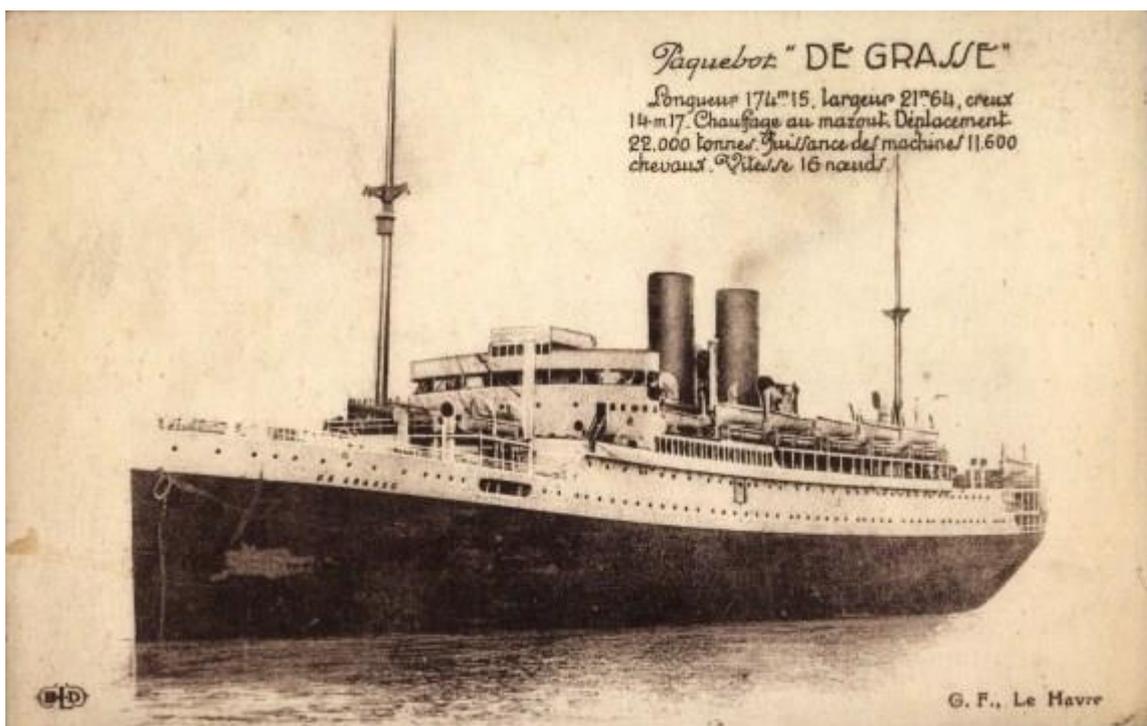
²³⁸ Voir 2.12 sur la politique de refus de la vitesse.

²³⁹ HAWS, D., *Cunard Line*, op. cit., p. 56-57.

²⁴⁰ Rapport du CA à l'AG de 1909, 1997 004 5209 (AFL).

le voir comme un « grand paquebot », et le plus gros navire de l'entreprise était alors *La Provence* qui ne faisait guère plus de 2 000 tonneaux de plus.

En 1911, néanmoins, la compagnie mit en service un deuxième navire du même type, le *Rochambeau*. Il jaugeait cette fois-ci un peu plus de 13 000 tonneaux, bien en deçà des 24 000 du *France* qui devait entrer en service l'année suivante²⁴¹. Conçu, comme le précédent, pour transporter migrants et passagers de deuxième classe, il poussait cette fois-ci plus avant le concept d'une ligne de paquebots de taille modeste et à vitesse réduite.



Carte postale havraise faisant la promotion du *De Grasse* durant les années 1920 : sa taille modeste était ici assumée.

(Wikimedia Commons, domaine public)

En 1924, la compagnie poursuivit le concept avec le *De Grasse*. Néanmoins, là encore, si le navire était de petite taille sur la scène mondiale, il restait imposant pour la compagnie :

« Le *De Grasse* est un paquebot à classe unique de cabines, qui a été aménagé avec le plus grand confort, et qui a été, dès son entrée en ligne, très

²⁴¹ Rapport du CA à l'AG de 1912, 1997 004 5209 (AFL).

apprécié de notre clientèle de passagers. Il a un déplacement de 22 000 tonneaux et se classe par suite, pour le tonnage, au troisième rang des unités de notre flotte [derrière le *France* et le *Paris*]²⁴². »

En 1930 puis 1932, la compagnie poursuivit la mise en service de navires de cette sorte avec le *Lafayette* et le *Champlain*, de respectivement 23 000 et 28 000 tonneaux. Ces navires lancèrent de façon plus poussée la mode des « *cabin-ships* », également incarnée par les *Britannic* et *Georgic* de la White Star Line (1930 et 1932). Ce type de navire sera étudié, dans sa dimension commerciale, au chapitre suivant.

Cette nouvelle voie était favorisée par la crise, qui ne pouvait qu'inciter à une réduction du tonnage global des compagnies, ce qui ne les empêchait pas de mettre en service par ailleurs des paquebots géants comme le *Normandie* et le *Queen Mary*. S'il n'y eut donc pas d'abandon de la course à la taille avant la Seconde Guerre mondiale, celle-ci devint néanmoins un enjeu moindre ; au contraire, des navires de petite taille comme le *Lafayette*, le *Champlain*, le *Britannic* et le *Georgic* purent au contraire s'attirer une réputation favorable en s'attachant l'image de navires à taille humaine, plus chaleureux²⁴³. Cela se révéla particulièrement vrai dans le cas de la White Star Line, les navires de classe cabine à la décoration résolument moderne venant remplacer de vieux paquebots bien plus datés comme l'*Olympic*. Ces navires de tonnage et de vitesse réduits se révélèrent d'ailleurs connaître un grand succès que n'obtenaient plus les vieux paquebots de grande taille²⁴⁴, mais cela était autant dû à leurs tarifs avantageux qu'à la modernité de leurs intérieurs, et l'arrivée des grands paquebots modernes (*Normandie* et *Queen Mary*) leur ôta en bonne part ce dernier avantage.

Progressivement, la question de la taille a, comme celle de la vitesse, connu une baisse d'intérêt. Celle-ci fut plus rapide et le *Queen Elizabeth* marque bien le début d'une stagnation, voire d'un recul, en la matière. Par la suite, les compagnies ne désirèrent plus avoir des navires à tout prix imposants, qui auraient été trop difficiles à rentabiliser alors que le transport maritime était de plus en plus délaissé. Ce n'est que

²⁴² Rapport du CA à l'AG de 1925, 1997 004 5210 (AFL).

²⁴³ DE KERBRECH, R. et WILLIAMS, D. L., *Cabin Class Rivals*, *op. cit.*

²⁴⁴ D.42.GM7.9 à D.42.GM7.13 (LPU).

récemment, avec l'essor des croisières de masse, que cette course au fort tonnage a repris de plus belle pour atteindre de nouveaux sommets²⁴⁵.

Avant cela, cette course au gigantisme s'était ressentie jusque dans les noms, souvent évocateurs, donnés aux navires. La symbolique entourant ces noms, qu'ils fassent l'éloge d'une patrie, du gigantisme ou du progrès, était également destinée à créer un rapport particulier entre le public et le navire.

²⁴⁵ Ainsi, les navires de classe Oasis, de la Royal Caribbean Cruise Line, atteignent des tonnages qui représentent près du triple de celui du *Queen Elizabeth*. Avec plus de 225 000 tonnes, ces paquebots sont les plus imposants jamais construits. Construits en Finlande et en France, ces navires portent pavillon des Bahamas.

2.3 Des noms rarement anodins

La question des noms des navires ne fut jamais innocente. Le monde maritime est en effet un milieu de superstitions qui dépassent bien souvent les équipages pour se propager parmi les passagers et, de façon plus large, dans l'opinion. On ne compte plus les paquebots qui se sont, à un moment ou un autre, vu attribuer la réputation de « maudits », ni les théories abracadabrantesques nées autour de catastrophes²⁴⁶. Lawrence Beesley, passager du *Titanic* ayant publié par la suite un récit de son expérience à bord, écrivait ainsi :

« La superstition des marins est proverbiale ; bien trop de gens sont prompts à suivre leurs traces ou, en vérité, celles de quiconque affirme quelque chose avec un air convaincu et la possibilité de le répéter. [... Cela] conduit de nombreuses personnes à accorder un certain crédit à des théories superstitieuses. Non pas qu'elles y croient vraiment, ou qu'elles aient envie que leurs meilleurs amis sachent qu'elles y ont prêté attention ; mais le fait que d'autres personnes le fassent, et la conviction partielle qu'il « pourrait y avoir quelque chose là-dedans après tout » les pousse à obéir tacitement aux théories les plus absurdes et enfantines²⁴⁷. »

Ces superstitions, que Beesley condamne avec la fermeté de son regard de professeur de sciences, sont bien connues des compagnies maritimes qui savent parfaitement qu'elles doivent également prendre en compte cet aspect des choses. Ceci explique les vastes débats qui ont parfois entouré les choix des noms des paquebots, des deux côtés de la Manche, afin d'éviter qu'ils n'attirent un désamour de la clientèle.

Par ailleurs, dans une période marquée par la montée des nationalismes, le choix des noms de navires fut plus d'une fois l'occasion d'exprimer un réel patriotisme, quel que soit l'origine de ce choix.

²⁴⁶ On peut ainsi mentionner ceux qui ont rapidement fait remarquer que le *Titanic* était un navire maudit puisque son numéro de coque, 390 904, écrit à la va vite et regardé dans un miroir, pouvait se lire « *No Pope* », mauvais présage pour un navire construit à Belfast, alors secouée par les tensions entre catholiques et protestants... La liste des « mauvais présages » trouvés à posteriori est particulièrement longue.

²⁴⁷ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 22-23.

2.31 Éviter les mauvais choix : des débats qui dépassent le cadre de la compagnie

Les noms de paquebots ont une longue vie, et, dans un milieu aussi superstitieux que le monde maritime, leur choix peut sceller sur le long terme la carrière d'un navire. Ce choix est donc crucial et fait souvent l'objet de très longues discussions. Il est souvent difficile de savoir précisément à quel moment a été choisi le nom d'un paquebot au cours de sa construction. Souvent, les rumeurs courent sur le sujet bien avant qu'il ne soit réellement attribué et, dans le cas d'un navire très médiatisé (comme ce fut le cas du *Normandie*), elles se retrouvent dans des publications précédant largement le choix définitif.

Dans la majorité des cas, la problématique n'est pas aussi clairement médiatisée, et c'est *a posteriori* que s'écrivent les analyses. Dans tous les cas, un facteur déterminant est le poids du passé.

2.311 Prendre en compte le poids du passé

La connaissance d'une histoire précise de la compagnie est généralement nécessaire lorsque vient le temps du choix d'un nouveau nom. Une étude des noms donnés aux navires de la White Star Line révèle ainsi une tendance claire, conditionnée par le choix de nom se terminant en *-ic* : alors que certains noms reviennent très fréquemment (le record revenant au nom *Belgic*, donné à quatre reprises²⁴⁸), d'autres sont irrémédiablement abandonnés à la suite de naufrages trop médiatisés. C'est ainsi que l'on ne retrouve plus d'*Atlantic* après 1873, malgré le potentiel évocateur du nom ; de même pour le nom *Naronic*, abandonné en 1893, celui de *Republic*, utilisé deux fois mais évincé après 1909, et, fort logiquement, *Titanic* après 1912²⁴⁹.

²⁴⁸ Le nom de *Belgic* a été porté successivement par deux cargos, pièces secondaires de la compagnie dans les années 1870 à 1890 ; puis par un navire brièvement prêté par la Red Star Line de 1911 à 1913, et enfin par le futur *Belgenland*, de la même compagnie, exploité par la White Star à la fin de la Première Guerre mondiale. Il est ainsi significatif de voir que le nom le plus porté par des navires de la compagnie soit aussi celui qui a été attribué à des navires parmi les moins importants de son existence.

²⁴⁹ Les cas du *Naronic*, du *Republic* et du *Titanic* seront évoqués plus largement au chapitre 4. Avant eux, le naufrage de l'*Atlantic* au large du Canada, le 1^{er} avril 1873, avait fortement marqué les esprits : il s'agissait de la catastrophe la plus meurtrière de l'époque, et elle le resta pour plusieurs décennies. Si la White Star ne fut pas blâmée pour le drame, celui-ci resta une tache durable dans l'histoire de l'entreprise.

La White Star Line fut même, à l'occasion, poussée à abandonner certains noms. Au début des années 1870, les chantiers Harland & Wolff de Belfast construisirent pour le compte de Thomas Henry Ismay, qui venait d'en prendre le contrôle, une série de six navires (dits de classe « Oceanic »). Ils devaient à l'origine se nommer *Oceanic*, *Atlantic*, *Pacific*, *Republic*, *Adriatic* et *Arctic*. Lors du lancement du *Pacific*, la presse s'est cependant émue que le nom de celui-ci, ainsi que celui de l'*Arctic*, fassent écho à deux catastrophes maritimes particulièrement meurtrières du milieu du XX^e siècle²⁵⁰. Dans les années 1850, l'*Arctic* et le *Pacific* faisaient en effet partie des quatre fleurons de la Collins Line, et comptaient au nombre des navires les plus réputés. Le premier, heurté par le *Vesta* en septembre 1854, sombra en emportant avec lui environ 350 personnes, pour moins de 90 survivants : toutes les femmes et tous les enfants présents à bord périrent dans le drame (parmi lesquels l'épouse et les deux enfants du fondateur de la compagnie), et une polémique éclata au sujet de la gestion du drame par l'équipage. Deux ans plus tard, son *sister-ship*, le *Pacific*, disparaissait entre Liverpool et New York avec environ 200 personnes à bord sans que nul ne sache ce qui s'était produit. Cette double affaire scella le sort de la compagnie²⁵¹.

Ces souvenirs ravivés par la presse poussèrent la White Star Line à renommer son *Pacific*, fraîchement lancé, en *Baltic*, tandis que l'*Arctic* en cours de construction devint le *Celtic*. Il est assez étonnant que ce facteur n'ait pas été pris en compte avant cela : les naufrages de la Collins Line ne dataient alors qu'une quinzaine d'années, et avaient durablement marqué le monde maritime ; aussi est-il curieux que nul, ni dans les hautes sphères de la compagnie, ni au sein des chantiers, n'ait anticipé le problème. Bien plus prometteurs, les noms de *Baltic* et de *Celtic* furent d'ailleurs réutilisés au début du XX^e siècle, tout comme nombre de noms des navires emblématiques de la compagnie.

Si la White Star évita à tout prix de rappeler ses naufrages de temps de paix dans les noms de ses navires, elle ne se priva pas, par ailleurs, de rendre hommage à ses pertes de guerre. Ainsi, alors qu'un *Arabic* avait été torpillé par un sous-marin

²⁵⁰ DE KERBRECH, R., *op. cit.*, p. 16 et 22.

²⁵¹ WHITNEY, R., « The Unlucky Collins Line », *American Heritage*, vol. 8, n°2, février 1957.

allemand durant le conflit, le *Berlin*, récupéré comme dommage de guerre, reçut le même nom à titre de revanche²⁵². De même, le nom du *Delphic*, torpillé en 1917, fut redonné en 1925 à un cargo de la compagnie. Le nom est d'autant plus symbolique que le navire était à l'origine un des nombreux cargos construits en urgence à la fin des hostilités²⁵³.

On peut également citer le *Laurentic* de 1927, faisant écho à un navire coulé par une mine en 1917, le *Britannic* de 1930 faisant écho à celui coulé dans les mêmes circonstances en 1916, et le *Georgic* de 1932 rendant hommage au cargo attaqué par le croiseur *Möwe*, puis sabordé après la capture de son équipage, en 1916.

Parmi tous les choix de noms au sein de la White Star Line, l'un d'entre eux est emblématique des nombreuses réflexions commerciales qui pouvaient prendre forme dans ces circonstances. Il s'agit du *Britannic*, troisième navire de la classe Olympic dont la mise en service était à l'origine prévue pour 1914. Ayant la malchance d'être le « petit-frère » du *Titanic* aux yeux du public, ce paquebot fut la cible d'une importante attention de la part de la presse, qui ne pouvait que l'évaluer à l'aune de la catastrophe qui venait de se produire. Finalement retardé pour 1915, d'abord à la suite des refontes prenant en compte les leçons du naufrage du *Titanic*, puis du déclenchement de la Première Guerre mondiale, le *Britannic* ne servit finalement que comme navire-hôpital dans le cadre de la campagne des Dardanelles. C'est lors d'une de ces missions qu'il sombra en novembre 1916.

Par cette « non-carrière », le *Britannic* est un navire teinté de mystère : ses installations commerciales, telles qu'elles étaient planifiées, donnent par exemple une idée à la fois claire et incomplète des évolutions dans ce que la White Star voulait proposer à ses passagers au début des années 1910²⁵⁴. Ce sont cependant les questions relatives à son nom qui reviennent le plus souvent.

La légende reprise dans la plupart des ouvrages concernant le *Titanic* et, plus largement, les paquebots de classe Olympic, veut en effet que la construction des trois

²⁵² ANDERSON, R., *op.cit.*, p. 125.

²⁵³ DE KERBRECH, R., *op. cit.*, p. 206.

²⁵⁴ Voir notamment WILLIAMS, D. L. et DE KERBRECH, R., *Damned by Destiny, op. cit.*, p. 39-60 ; ainsi que CHIRNSIDE, M., *The Olympic class ships, op. cit.*.

navires ait été décidée à la fin d'un repas entre Lord William James Pirrie, président des chantiers Harland & Wolff, et Joseph Bruce Ismay, de la White Star Line. Tous deux auraient alors tracé les grandes lignes des trois navires qu'ils auraient nommés *Olympic*, *Titanic* et *Gigantic*, faisant ainsi référence aux Olympiens, aux Titans et aux Géants de la mythologie grecque, manière de rappeler au monde la grandeur de ces navires. Néanmoins, les origines de la classe Olympic sont en réalité beaucoup plus floues : ce flou est dû, d'une part, à la disparition de nombre d'archives relatives à la White Star Line, mais aussi à la teneur informelle des rapports entre la compagnie et les chantiers, très étroits depuis les années 1860.

Aussi, si dès 1908 des lettres d'accord furent établies pour construire l'*Olympic* et le *Titanic*, annoncées comme tels à la presse, il fallut attendre le voyage inaugural du premier, en juin 1911, pour que le troisième navire soit officiellement commandé, sans qu'un nom ne soit annoncé²⁵⁵. La presse s'empressa néanmoins de rapporter le nom de *Gigantic*. Ce fait n'était pas nouveau : déjà en 1892, un article de journal annonçait l'arrivée prochaine d'un paquebot du même nom au sein de la flotte de la White Star : il ne vint jamais²⁵⁶.

Or, à partir du 15 avril 1912 et du naufrage du *Titanic*, nombreux furent les témoignages et bruits déclarant que le navire avait été victime d'une « punition divine » blâmant cet excès de fierté qui se retrouvait jusque dans son nom. Nombreux ont été les témoignages de personnes déclarant avoir « pressenti la catastrophe » ; témoignages pour la plupart postérieurs au drame, mais dont l'intérêt principal est d'attirer l'attention sur la forte puissance évocatrice de l'événement²⁵⁷.

Déjà, en 1912, Lawrence Beesley, déjà cité plus haut, pouvait écrire dans ses mémoires au sujet du naufrage :

« Il faut encore parler d'une dernière chose, le grand nombre de croyances superstitieuses concernant le *Titanic*. Je pense qu'aucun navire n'a jamais quitté le port sans recevoir autant de misérables imbécillités à son sujet. En premier lieu, il n'y a aucun doute que de nombreuses personnes ont refusé de naviguer à son bord car il s'agissait de son voyage inaugural, et c'est

²⁵⁵ CHIRNSIDE, M., *idem*, p. 222.

²⁵⁶ Article du *New York Times* de 1892 relevé pour la première fois par EATON, J., et HAAS, C., *Titanic: Destination Disaster*, Cambridge, Patrick Stephens Limited, 1987, p. 55.

²⁵⁷ Ces témoignages ont été compilés et recontextualisés dans BEHE, G., *Titanic, Psychic Forewarnings of a Tragedy*, Harper Collins, 1988.

apparemment une superstition commune : même l'employé du bureau de la White Star où j'ai acheté mon billet a admis que c'était un motif qui poussait des gens à ne pas embarquer. Un grand nombre de gens a écrit à la presse pour dire qu'ils avaient pensé embarquer, ou l'avaient décidé, mais avaient annulé leur traversée à cause de « présages ». Beaucoup faisaient allusion à son sister-ship, l'*Olympic*, touché par le « mauvais sort » qu'ils lui attribuaient²⁵⁸. [...] [Un ami] m'a dit que la morosité y prévalait, les stewards et hôtesse allant jusqu'à parler de « navire de mort ». Cet équipage a, par ailleurs, été en grande partie transféré sur le Titanic.

L'incident avec le New York à Southampton²⁵⁹, l'apparition du soutier à Queenstown dans la cheminée²⁶⁰, se sont combinés à tout cela pour créer une masse d'imbécillités auxquelles croient des personnes visiblement sensibles, ou tout du moins dont elles parlent²⁶¹. »

Le nom de *Gigantic* annoncé par la presse, qu'il trouve ou non ses racines dans des annonces réelles de la compagnie, est alors sérieusement remis en question. Alors que son ouvrage sort à peine un mois après le naufrage, Lawrence Beesley peut ainsi rapporter :

« On a publié la correspondance destinée à un officiel de la White Star Line, provenant de quelqu'un qui les implore de ne pas nommer leur prochain navire « *Gigantic* », car cela serait comme « tenter le destin » puisque le *Titanic* a coulé. Il semblerait presque que nous soyons revenus au Moyen-Âge, lorsque l'on brûlait des sorcières car elles gardaient des chats noirs.

²⁵⁸ Marqué par une collision violente avec le croiseur *Hawke* en septembre 1911, l'*Olympic* avait dû subir d'importantes réparations. Néanmoins, la collision avait surtout tendu à confirmer la solidité du paquebot. Le *Hawke*, conçu pour éperonner les navires ennemis, avait en effet été, des deux, le plus endommagé. Paradoxalement, l'accident avait donc contribué à ancrer l'idée que les navires modernes étaient « insubmersibles ». Il est par ailleurs intéressant de voir que, tandis que Beesley rapporte en 1912 une réputation de malchance pour l'*Olympic*, celui-ci fut, a posteriori, considéré comme un navire chanceux du fait de sa longue carrière...

²⁵⁹ En quittant Southampton le 10 avril 1912, le *Titanic* manqua de reproduire la collision de son jumeau avec le *Hawke* : son déplacement créa un effet de succion qui attira à lui le paquebot *New York*, amarré au quai. La poupe de celui-ci ne manqua d'entrer en collision avec le *Titanic* que de moins d'un mètre et cet incident marqua les esprits.

²⁶⁰ La quatrième cheminée du *Titanic* était factice et servait à l'aération du navire, notamment de ses cuisines et de la salle des machines. Un soutier facétieux l'utilisa lors de l'escale irlandaise du paquebot pour monter saluer la foule et l'apparition de cette tête couverte de suie sembla choquer certains passagers, comme le rapporte un Lawrence Beesley pour le moins sceptique face à ce déchaînement « d'insanités ».

²⁶¹ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 298-300.

La seule raison de mentionner ces détails stupides est qu'il y a un nombre étrangement important de gens qui pensent qu'il pourrait « y avoir quelque chose de vrai là-dedans ». L'effet est le suivant : si une compagnie maritime et un certain nombre de passagers s'embourbent dans cette peur indéfinie de l'inconnu [...], cela a un effet déplaisant sur la marche harmonieuse du navire : les officiers et l'équipage en ressentent l'influence néfaste, et cela pourrait aller jusqu'à les empêcher d'être aussi attentifs et en alerte qu'ils le seraient autrement²⁶². »

Courant mai 1912, alors que jusque-là, la White Star Line n'avait fait aucun communiqué à ce sujet, le *Southampton Times* annonçait que, lorsqu'on lui avait posé la question, J.B. Ismay avait répondu que « les dirigeants n'ont jamais eu la moindre intention de baptiser le navire *Gigantic* ». Le 30 mai suivant, la compagnie déclarait officiellement le nom de *Britannic* pour son nouveau navire²⁶³. Toute allusion au gigantisme disparaissait donc.

Plusieurs chercheurs spécialisés sur la question, notamment Mark Chirnside, auteur d'un ouvrage de référence sur la classe Olympic, ont tenté de savoir si ce changement était réellement attribuable au naufrage du *Titanic*. Sans que l'on puisse être totalement catégorique, il semble néanmoins probable que le nom de *Britannic* était envisagé dès 1911, notamment parce que le troisième navire devait être le seul à ne pas détenir le record du plus imposant tonnage (étant largement dépassé par l'*Imperator* de 1913)²⁶⁴.

Cette question est néanmoins secondaire par l'ampleur du débat qui régna, déjà à l'époque, sur le sujet, comme en témoignent les propos de Lawrence Beesley. Il est en effet certain qu'un navire nommé *Gigantic* peu après le naufrage du *Titanic* aurait été cible de nombreuses rumeurs, et il semble de fait assez clair que ce genre de réflexion devait aussi guider les dirigeants de compagnies maritimes. Les « présages » ont en effet un pouvoir de nuisance bien réel d'un point de vue commercial, et cette question se posa également en France bien des années plus tard, avec la mise en service du *Normandie*.

²⁶² *Idem*, p. 300-301.

²⁶³ CHIRNSIDE, M., *The Olympic class ships, op. cit.*, p. 224.

²⁶⁴ *Idem*, p. 225.

2.312 La cas du Normandie : un débat dépassant les frontières linguistiques

Ébauché dès la fin des années 1920, le *Normandie* resta longtemps un navire anonyme. Durant sa phase de conception, il fut longtemps le « super *Île-de-France* ». Il s'agissait en effet de poursuivre dans la lignée du paquebot *Île-de-France* de 1927 qui marquait un réel tournant dans l'histoire de la Compagnie générale transatlantique, qui se trouvait désormais en pointe sur l'échelle internationale avec le navire le plus moderne du marché.

Par la suite, le navire fut mentionné comme le « T6 », sobre nom technique qui lui resta jusqu'à l'approche du lancement. La question du nom devenait alors primordiale : après trois années de construction, le temps était venu de baptiser réellement le navire, sans quoi la cérémonie de lancement, mise en scène avec énormément de détail, n'aurait pas le même retentissement. Les organisations et la presse s'emparèrent vite du débat : les syndicats de Saint-Nazaire proposèrent ainsi de rendre hommage à l'action pacifiste d'Aristide Briand en nommant le paquebot *Président-Aristide Briand* ; mais la presse d'extrême-droite avait pour sa part d'autres propositions. C'est ainsi qu'un article du « captain John Frog » sur les nouveautés de la flotte française rapporte :

« Quel nom la France va-t-elle donner au Super-Île-de-France ?

Voilà une question qui intrigue. L'imagination a manqué un peu à la C.G.T. : *Île-de-France* ne dit rien aux Anglo-Saxons, fait double emploi et confusion avec *France*. La *Paix*, la *Sécurité*, *République*, *Démocratie*, *Président-Carnot*, *Président-Doumer*, mentionnés tour à tour, sont des appellations ou prêtant au sarcasme, ou vides, ou d'intérêt intérieur français.

Les étrangers amis de la France, beaucoup d'Américains, ont fait leur choix : *Foch*, généralissime des armées alliées, dont le souvenir a droit de cité en Angleterre et en Amérique, et, par conséquent, rapproche ; puis *Jeanne-d'Arc*, la plus noble incarnation du patriotisme, unique dans l'histoire, honorée dans toutes les nations, mais nulle part peut-être plus qu'en Angleterre et en Amérique. Qu'on se rappelle la tournée triomphale (due en partie à sa magique

appellation) de notre croiseur-école, et aussi le monument élevé à Rouen par les souscriptions anglaises²⁶⁵. »

La question posée par l'auteur de l'article, un Français résidant au Royaume-Uni et se tenant au fait de l'actualité navale locale, rejoint à plus d'un titre les réflexions qui se tenaient en même temps au sein de la Compagnie générale transatlantique. Le nom du paquebot devait en effet séduire la clientèle américaine, qui est le cœur de cible de la compagnie. Celle-ci était attirée par une certaine image de la France, au maximum évocatrice de ce que les Américains y aiment. La réflexion du journaliste de *L'Action française* était néanmoins portée, également, par une quête de symbole dans la droite ligne de la pensée de la revue.

Son équipe ne savait en effet comment prendre ce navire, tantôt honni, tantôt adulé. Maurras pouvait ainsi, parfois, se montrer violent contre ce paquebot mis en scène par et pour la République française haïe ; mais le journal se faisait beaucoup plus approuvateur lorsque le paquebot était représentant de la qualité française face aux concurrents étrangers²⁶⁶. C'est cette teneur patriotique qui fut portée par les propositions de noms faites le 10 septembre, tant à travers la figure du maréchal Ferdinand Foch, mort trois ans plus tôt, que celle de Jeanne d'Arc.

Aucun de ces choix ne fut envisagé sérieusement par la compagnie. En revanche, l'idée de *Président Paul Doumer* fut bien plus franchement étudiée. Le Président de la République avait en effet été assassiné le 6 mai 1932, quelques mois avant le lancement. L'événement devait avoir lieu sous l'égide du gouvernement et du nouveau Président, Albert Lebrun, et c'est donc sur une suggestion « forcée » du ministre de la marine marchande que l'idée avait été proposée, comme le rapporte dans ses mémoires Henri Cangardel, administrateur-directeur général de la Compagnie générale transatlantique à l'époque, souvent considéré comme le « père » du *Normandie* :

« C'est toujours un choix délicat de donner un nom à un paquebot reliant l'Europe à l'Amérique. Nos amis d'Outre-Atlantique attribuent une grande importance à cette désignation. Ils sont souvent superstitieux. [...]

²⁶⁵ « Revue semi-mensuelle de la flotte française et de ses rivales, par un Français en Angleterre », *L'Action française*, 10 septembre 1932.

²⁶⁶ GARNAUD, P., art. cit.

Nous étions incertains sur le choix qui devait être fait. Un groupe de Saint-Nazaire avait proposé le nom d'*Aristide Briand*, d'autres préféraient *Belle France*, etc... Le Ministre chargé de la Marine marchande fit, sans en entretenir la Direction de la Compagnie, une démarche qui nous gêna beaucoup. Il demanda un rendez-vous à la veuve de Paul Doumer, mort assassiné alors qu'il était Président de la République, et lui offrit de donner le nom de son mari à notre grand paquebot. Cette initiative nous surprit, mais elle nous inquiéta bien davantage encore.

En effet, les mots anglais « *Doom* » et « *Doomed* » rappellent des influences maléfiques. Ensuite, donner à un paquebot qui doit être placé sous le signe de l'optimisme et du succès le nom d'un haut personnage assassiné, c'était, vis-à-vis de l'opinion américaine, un choix très contestable. [...]

Après quelques échanges de vues empreints de la plus grande cordialité, il fut convenu que le nom de Paul Doumer serait donné à un paquebot à construire pour les lignes d'Extrême-Orient²⁶⁷. »

La thématique de la superstition est ainsi à nouveau mise en avant, et principalement attribuée à la clientèle américaine. Le fait d'avoir ainsi placé la réflexion sur le terrain de la prononciation du mot « Doumer » pouvant s'approcher de « *doomed* » montre bien l'ampleur internationale de la réflexion qui était alors menée. Henri Cangardel, respectueux, semble néanmoins occulter un argument qui vint vraisemblablement aussi à l'esprit des dirigeants de la compagnie : le président défunt n'était tout simplement pas assez connu pour que son nom puisse attirer efficacement la clientèle américaine. Du reste, alors que le navire était conçu pour servir durant 25 années, on peut se demander si le nom de *Président Paul Doumer* aurait encore eu un réel attrait pour la clientèle française à la fin des années 1950, époque où le président défunt n'aurait été qu'un bien lointain souvenir.

L'État restait partie prenante dans le choix du nom, et dut démentir, le 17 octobre 1932, avoir opté pour le nom de *Benjamin Franklin*. C'est deux jours plus tard que le nom définitif du paquebot fut annoncé officiellement dans *Le Temps*, précisant que le nom avait reçu l'aval du Président du conseil, du ministre de la marine marchande, et du conseil d'administration de la compagnie. Le 21 octobre, une lettre

²⁶⁷ CANGARDEL, H., *op. cit.*, p. 264-265.

interne annonça le choix officiel de *Normandie* à tous les services de la compagnie, les invitant à y recourir désormais²⁶⁸.

Le choix de ce nom généra aussitôt maintes spéculations dans la presse, et de nombreuses analyses qui dépassent sans doute la réflexion de la compagnie sur le sujet. Dans la ligne de l'*Île-de-France*, le *Normandie* recevait le nom d'une province française, renouant avec une vieille habitude de la Compagnie générale transatlantique jusque dans les années 1910. Le choix de la Normandie s'imposait avec d'autant plus de facilité qu'il s'agissait de la région par laquelle les passagers étrangers pénétraient majoritairement en France, que ce soit par le port du Havre (s'ils empruntent un paquebot français) ou par Cherbourg (pour un paquebot étranger).

Ainsi, le 3 novembre 1932, le *Journal de la Marine Marchande* se lança dans une longue analyse de ce nom, rappelant que la Normandie fait écho aux Vikings, qui, eux-mêmes, sont les premiers découvreurs de l'Amérique. Ainsi, comme ceux auxquels son nom fait allusion, le *Normandie* était appelé, concluait l'article, à redécouvrir New York²⁶⁹.

Plus prosaïque, *Le Petit Courrier* du 15 novembre 1934 s'attarda sur le fait que le *Normandie* n'était pas le premier navire ainsi nommé pour la compagnie : déjà, en 1883, un paquebot était nommé *La Normandie*. S'ensuivit une comparaison des deux navires :

« Nous avons pensé qu'il serait sans doute intéressant pour les lecteurs de ce journal, toujours si épris des choses de la mer, de jeter un rapide coup d'œil rétrospectif sur le premier paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique, qui s'est appelé lui aussi en son temps « La Normandie » et a été mis en service en 1883 sur la ligne de New-York avec départs réguliers du Havre.

[...] L'ancêtre du mastodonte actuel était un navire à vapeur pourvu de deux cheminées et de deux mâts assez élevés. [...] L'ensemble de ce navire de 144 mètres qui nous paraîtrait aujourd'hui plutôt de petite dimension n'était certes pas sans grâce pourtant et comme ses aménagements intérieurs avaient été soigneusement étudiés et présentaient, avec un réel confort, d'intéressantes

²⁶⁸ 1997 004 10585 (AFL).

²⁶⁹ 1997 004 6348 (AFL).

améliorations pour l'époque, son succès fut grand sur la ligne postale rapide Havre-New-York de la Compagnie Générale Transatlantique²⁷⁰. »

Cette référence à *La Normandie* souleva d'ailleurs une question en apparence anodine et qui, pourtant, se propagea rapidement dans la presse : celle de l'article défini devant précéder le nom du navire. Alors que, jusqu'en 1906, les paquebots de la Transat étaient nommés *La Savoie, La Lorraine, La Provence* etc., ils devinrent ensuite *France, Île-de-France* et *Normandie*, sans article. S'il ne semble pas subsister de trace des origines de ce choix, on peut voir ici aussi une volonté d'internationalisation. Pour un public anglophone, ces articles compliquent inutilement les choses.

Dans un premier temps, les revues de presse tenues par la Compagnie générale transatlantique au sujet du *Normandie* tendent à prouver que les journaux ne savaient sur quel pied danser²⁷¹. Certains parlent « du » *Normandie*, d'autres de la *Normandie*, d'autres encore mentionnent *La Normandie* et certains vont jusqu'à parler du *Normandy*. La compagnie dut dans un premier temps spécifier par plusieurs courriers que le nom du navire était bien *Normandie* sans article. Ceci ne résolut cependant pas le problème car cela ne précisait pas s'il fallait parler du paquebot au masculin, ou au féminin. Une nouvelle circulaire informa donc que, désormais, le nom du paquebot devait être utilisé comme un nom de personne : il faudrait donc parler du « voyage inaugural de *Normandie* » et non « du *Normandie* »²⁷².

Mais la décision de la compagnie peina à se concrétiser, tant dans ses services que parmi ses équipages ; à tel point qu'il arrive qu'un document se contredise lui-même. Ainsi, une brochure promotionnelle du navire parle d'abord de « la mise en service de *Normandie* » puis de « la longueur du *Normandie* »²⁷³. De même, lorsqu'il ouvrit sa conférence sur le navire le 13 février 1935, Fernand Coqueret, de la direction des chantiers de Penhoët, se sentit obligé de préciser : « le ou la *Normandie*, suivant les uns ou suivant les autres, *Normandie* tout court, pour faire plaisir au commandant

²⁷⁰ *Idem*.

²⁷¹ Au sein des archives de l'Association French Lines, ces revues de presse détonnent tant elles sont conservées en grand nombre, contrairement à tout ce qui a pu concerner les navires précédents. Plusieurs gros dossiers contiennent tous les articles mentionnant, même de façon allusive, le paquebot, et certains classeurs regroupent l'intégralité des titres publiés sur le sujet aux États-Unis.

²⁷² Des exemples de ces lettres se retrouvent cote 1997 004 10585 (AFL).

²⁷³ 1997 004 6147 (AFL).

Pugnet²⁷⁴ ». Même les paroles de la valse composée par René Dorin et Henri Casadesus pour l'inauguration du paquebot y firent allusion : « *Normandie*, ne dites pas le ou la, Il s'appelle *Normandie*, ah le beau nom que celui-là²⁷⁵ »...

Le débat pourrait sembler anecdotique : il se propagea pourtant à la sphère médiatique et politique. Le *Canard enchaîné* consacra ainsi un article à la situation, le 6 juin 1935 :

« Quand tout renaît à l'espérance et que l'hiver fuit loin de nous, sous le beau ciel de notre France, quand le soleil revient plus doux, nous pourrions toujours aller revoir le *Normandie* (si les Américains nous le renvoient) et, après avoir demandé, comme il se doit, son âge au capitaine, lui poser cette question : « Comment s'appelle votre bateau ? » Réponse du capitaine : « Il s'appelle le *Normandie* ! » C'est ainsi que s'exprime également, avec juste raison, notre confrère de *l'Œuvre*. C'est ainsi que nous continuons modestement à nous exprimer, mais ce n'est pas ainsi que s'exprime l'Académie. L'Académie a décidé que *Normandie* étant du féminin, on devait dire « la » *Normandie*. [...] C'est tellement absurde que les grands quotidiens, pourtant assez dociles en fait de snobisme, se sont refusés à adopter l'expression. Mais ils ont trouvé, tout naturellement, quelque chose d'encore plus bête : ils ont supprimé l'article devant le mot. Ils écrivent : « *Normandie* » a filé à trente nœuds... « *Normandie* » est à New-York. Ou encore : Le ministre de la marine est sur « *Normandie*²⁷⁶. »

La presse américaine elle-même se posa la question, le *New York Daily News* du 13 janvier 1935 publiant une photographie du *Normandie* accompagnée d'une anecdote sur la querelle du nom, ajoutant que le ministère de la marine marchande aurait tranché en faveur du masculin²⁷⁷. Les pouvoirs publics semblent s'être, en effet, penchés sur la question : les archives de la Transat comprennent ainsi une note du

²⁷⁴ René Pugnet fut le premier commandant du *Normandie*.

²⁷⁵ 1997 004 8603 (AFL).

²⁷⁶ L'ouvrage de photographies de Roger Schall, *Voyage inaugural, Normandie, Le Havre – New York, 29 mai – 4 juin*, publié aux Éditions des falaises en 2010 consacre sa dernière page (p.135) à ce débat en citant principalement cet article.

²⁷⁷ 1999 004 0935 (AFL).

ministre de la Marine Militaire, François Piétri²⁷⁸, déclarant que l'article en usage doit être celui qui précéderait normalement le nom (on parlerait ainsi du *Maroc* mais de la *Bretagne*)²⁷⁹. Réservée à la marine de guerre, cette ordonnance ne s'appliquait cependant pas au *Normandie*, et il fallut attendre 1955 pour qu'une circulaire de Raymond Schmittlein appliquât le même usage à la marine marchande. Celui-ci restait néanmoins très contesté, comme en témoigne le nombre de personnes qui parlaient à l'époque « du » *Liberté* puis « du » *France*²⁸⁰.

Aujourd'hui encore, la question divise : si l'usage défini officiellement semble être, paradoxalement, celui qui a quasiment disparu (plus personne ne parlant de « la *Normandie* »), l'opposition entre « le *Normandie* » et « *Normandie* » sans article continue à se retrouver. Le premier terme est le plus utilisé par le grand public et les publications académiques, mais l'usage de noms de navires sans article reste fort dans les écrits d'anciens de la compagnie et dans les publications des organismes chargés d'en préserver la mémoire (que ce soit, par exemple, l'association French Lines ou le musée Escal'Atlantic de Saint-Nazaire).

Loin d'être anodin, ce débat est en réalité le révélateur d'une stratégie de communication qui a rencontré un échec. Il s'agissait en effet au départ pour la compagnie de renforcer le caractère international de son navire (et, de façon générale, de sa flotte) en éliminant totalement les complexités liées aux articles, susceptibles d'incommoder le public américain.

Or, cet effort que l'on pourrait assimiler à une forme de mondialisation culturelle s'est heurté à de multiples oppositions, d'une part venant des équipages qui ont continué à en faire leur usage propre, en particulier lorsqu'ils occupaient un poste mal situé dans la hiérarchie, mais aussi de la presse et du grand public. Le cynisme du *Canard enchaîné* est en la matière assez représentatif, soulignant l'inélégance de formulations comme « il monte sur *Normandie* ».

²⁷⁸ Au sein du gouvernement Flandin, Piétri (Alliance Démocratique) était ministre chargé de la Marine de Guerre tandis que William Bertrand (Parti Républicain, Radical et Radical-socialiste) était chargé de la Marine marchande.

²⁷⁹ 1997 004 6283 (AFL).

²⁸⁰ En 1980, dans son ouvrage *Le bon usage. Grammaire française avec les remarques sur la langue française d'aujourd'hui*, Maurice Grevisse revient à la page 268 sur les règles en usage pour les noms de navire tout en précisant qu'aucune solution définitive n'est apportée.

L'usage actuel tend à donner raison au journal satirique, tant les tentatives pour réhabiliter l'usage voulu par la Compagnie obligent parfois à des excentricités de langage : par logique, on se retrouve en effet à parler alors du « naufrage de *Titanic* » et autres formulations contradictoires avec la langue française. Finalement, il semblerait donc qu'entre une volonté d'internationalisation du langage et la résistance d'une spécificité locale, le temps ait porté vers la seconde.

2.32 Quand le nom est synonyme de patrie

Cette affirmation d'une identité culturelle à travers le nom des navires recoupe plus largement la volonté d'affirmation patriotique qui s'incarne dans la flotte de certaines compagnies. L'initiative patriotique revient en premier lieu aux compagnies allemandes qui connurent un véritable essor à la fin des années 1890, avec la mise en service des grands paquebots de la Norddeutscher Lloyd, initiative encouragée par le Kaiser Guillaume II²⁸¹. Leurs noms sont directement tirés de la famille impériale : *Kaiser Wilhelm der Große*, *Kronprinz Wilhelm*, *Kaiser Wilhelm II*, *Kronprinzessin Cecilie*... La rivale Hamburg Amerika Line (HAPAG), dirigée par Albert Ballin, un fidèle du Kaiser, baptise pour sa part *Deutschland* son navire conçu pour battre des records. Il est intéressant de voir que, lorsque ce dernier s'est révélé moins performant que prévu, et après un début de carrière décevant, il fut renommé *Victoria Luise*, du nom d'une des filles de Guillaume II. Entre temps, un navire de la compagnie était baptisé *Kaiserin Auguste Victoria*, du nom d'Augusta Victoria de Schleswig-Holstein, dernière impératrice d'Allemagne²⁸².

De tels noms sont une marque assez évidente du patriotisme allemand de ce début de XX^e siècle. Contrairement au choix du nom du *Normandie* détaillé plus haut, il n'y a ici aucune volonté de s'adapter à la langue anglaise, au contraire. Les noms sont longs, complexes à retenir et font même appel, dans le cas du *Kaiser Wilhelm der Große* à un caractère inconnu des non-germanophones. Plus encore, les références aux membres de la famille impériale ne pouvaient avoir de sens que pour le public

²⁸¹ Sur la Norddeutscher Lloyd, voir notamment DRECHSEL, E., *Norddeutscher Lloyd, Bremen, 1857-1970*, Cordillera Publishing Company, 1995.

²⁸² HAWS, D., *The ships of the Hamburg America, Adler and Carr Lines*, op. cit., p. 89.

allemand lui-même. Il semble donc que, dans le cas de l'Allemagne à la veille de la Première Guerre mondiale, le nationalisme l'emportait.

Ce sentiment national s'exprima encore plus avec le trio de géants mis en service par la HAPAG à partir de 1913. Nommés *Imperator*, *Vaterland* et *Bismarck*, ces navires faisaient ainsi référence au Kaiser, à la Patrie et au fondateur historique. La symbolique fut portée encore plus loin. Alors que le baptême d'un navire est habituellement une opération réservée à une marraine prestigieuse, il fut décidé que l'*Imperator* serait baptisé par le Kaiser lui-même²⁸³. L'année suivante, le lancement du *Vaterland* se déroula dans des circonstances proches : à nouveau, la tradition fut enfreinte pour permettre au prince Rupprecht de Bavière de baptiser le paquebot²⁸⁴. Enfin, le *Bismarck*, qui ne fut pas achevé avant la fin de la Première Guerre mondiale, devait être baptisé par Hannah von Bismarck, petite-fille du chancelier ; elle échoua néanmoins à briser la bouteille et c'est une intervention hâtée du Kaiser, qui assistait également à la cérémonie, qui permit au navire d'être baptisé selon les règles. Ainsi, deux des trois navires de cette classe destinée à incarner la suprématie allemande furent baptisés par l'Empereur d'Allemagne lui-même²⁸⁵.

Par une certaine ironie du sort, ces navires, qui restèrent les plus gros du monde jusqu'à l'arrivée du *Normandie* en 1935, passèrent tous sous contrôle britannique et américain après la Première Guerre mondiale. Peut-être est-ce pour renforcer cette ironie que les dirigeants de la Cunard choisirent de renommer l'*Imperator* en *Berengaria*, du nom de Bérandère de Navarre, épouse de Richard Cœur de Lion, alors que leurs transatlantiques avaient jusque-là des noms associés à des régions géographiques du monde, notamment de l'Empire romain²⁸⁶. Néanmoins, les deux autres navires font l'objet de renommages plus neutres, en *Leviathan* et *Majestic*, destinés avant tout à souligner leur grande taille.

²⁸³ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, a trio of trios, op. cit.*, p. 293.

²⁸⁴ LAYTON, J. K., *idem*, p. 327.

²⁸⁵ La cérémonie fut rapportée dans le détail dans le *New York Times* du 21 juin 1914. LAYTON, J. K., *idem*, p. 372.

²⁸⁶ Une liste complète des navires de la Cunard comme celle établie par HAWS, D., *Cunard Line, op. cit.*, fait ainsi ressortir les principaux transatlantiques de la compagnie depuis la fin des années 1890 : *Umbria*, *Etruria*, *Campania*, *Lucania*, *Caronia*, *Carmania*, *Lusitania*, *Mauretania* et *Aquitania*. Le *Berengaria* se distingue donc particulièrement de ses compagnons des années 1920, ce choix n'étant donc peut-être pas anodin.

2.321 *Timides tentatives patriotiques britanniques*

En effet, contrairement aux Allemands, les Britanniques ont eu un recours limité aux noms patriotiques. La White Star et la Cunard Line sont, en la matière, limitées par leur nomenclature. Pour qu'ils soient plus reconnaissables, la première compagnie privilégie en effet les navires aux noms qui se terminent par *-ic*, la seconde ayant recours aux *-ia*. Ces noms conduisent au choix de nombreux adjectifs et noms de mers pour la White Star, tandis que la Cunard privilégie pour sa part des noms de régions, souvent tirés du latin. Qui plus est, les noms à connotation patriotique ont généralement été mis de côté : malgré son potentiel, le nom de *Britannia* n'a été utilisé par la Cunard que pour l'un de ses tout premiers transatlantiques, mis en service en 1840 et revendu dès 1849. Alors que la compagnie réutilisa certains de ses noms de navires jusqu'à quatre fois de suite, celui-ci ne fut jamais réutilisé.

La White Star Line nomma pour sa part un premier navire *Britannic* en 1874, mais son *sister-ship* mis en service peu après fut, pour sa part, nommé *Germanic* : l'heure était encore à la concorde. Plus intéressant est le second *Britannic*, nommé ainsi dès 1912 pour un lancement prévu en 1914. Dans un climat de tension internationale croissante, le choix d'un nom à connotation patriotique semble en effet fortement approprié. Ceci eut surtout l'avantage de couper court aux noms faisant allusion à la grandeur des navires, qui avaient mauvaise presse peu après le naufrage du *Titanic* comme cela a été expliqué au chapitre précédent. Les circonstances précises qui guidèrent le choix de ce nom sont néanmoins encore inconnues à l'heure actuelle.

La compagnie eut recours une troisième fois à ce nom, pour inaugurer un nouveau type de paquebot avec le *Britannic* de 1930, qui devait être le navire à même de rétablir les finances de la compagnie en période de crise²⁸⁷. Ici encore, les circonstances du choix du nom sont obscures, d'autant que le souvenir du précédent *Britannic*, coulé durant la guerre, pouvait être douloureux. Il est possible que la symbolique du nom ait été choisie pour marquer le retour de la compagnie dans l'escarcelle d'un groupe britannique, la Royal Mail de Lord Kylsant, après vingt-cinq ans au sein de l'américaine International Mercantile Marine Co.

²⁸⁷ DE KERBRECH, R., *The Last Liners of the White Star Line, MV Britannic and MV Georgic*, op. cit.

La fusion de la Cunard et de la White Star Line, au milieu des années 1930 et dans un climat de nationalisme de plus en plus affirmé, fut l'occasion d'un nouveau choix à tonalité patriotique. Les deux compagnies avaient en effet fusionné à la demande expresse de Neville Chamberlain, chancelier de l'Échiquier, qui désirait voir une solide compagnie défendre le pavillon britannique. En échange de cette fusion, le gouvernement britannique s'engageait, comme cela a été vu au chapitre 1, à financer la construction du « *Cunarder n°534* », alors anonyme²⁸⁸.

Il est souvent considéré comme significatif que le premier navire d'importance suivant la fusion ait été nommé *Queen Mary* : ce choix est généralement vu comme un compromis entre la Cunard et la White Star, pour éviter de devoir choisir entre noms en *-ic* ou en *-ia*. Ceci semble néanmoins improbable. En effet, la Cunard, majoritaire au sein de la Cunard-White Star, ne cachait pas sa volonté d'absorber *in fine* la White Star Line, ceci apparaissant notamment dans le fait que le *Queen Mary* ait remplacé le *Majestic*, vieux d'à peine treize ans, plutôt que les vieillissants *Berengaria* et *Aquitania*. Plus encore, l'arrivée en cette fin de décennie 1930 d'un navire comme le *Mauretania* (deuxième du nom) montre que la Cunard gardait la haute main sur le choix des noms de navires.

Il semblerait en réalité que la direction de la compagnie ait envisagé de baptiser le paquebot *Victoria*, pour rendre hommage à l'emblématique souveraine du Royaume-Uni. Une séduisante légende souvent rapportée voudrait en effet que le groupe d'officiels venus demander au roi George V l'autorisation de donner au navire le nom de « la plus grande des reines » se soit heurté à une réponse inattendue du souverain, qui aurait rétorqué que son épouse serait ravie, obligeant ainsi la compagnie à opter pour « *Queen Mary* ». L'anecdote pourrait sembler bancale si elle n'avait pas été rapportée par Felix Morley, rédacteur en chef du *Washington Post* dans les années 1930, qui déclara dans ses mémoires *For the Record* tenir l'information du président de la Cunard de l'époque, Sir Percy Bates, qui lui aurait raconté l'incident durant la traversée inaugurale du paquebot à laquelle tous deux ont participé²⁸⁹. L'histoire tendrait néanmoins à donner une raison à ce changement de pratique de la

²⁸⁸ POTTER, N., FROST, J., FROST, L., *The Mary: The Story of N°534*, Shipping Books Press, 1998, p. 46.

²⁸⁹ Cité dans MAXTONE-GRAHAM, J., *The Only Way to Cross*, *op.cit.*, p. 288-289.

Cunard, qui donna systématiquement un nom de souveraine à ses navires à partir de cette date.

Dans tous les cas, le choix du nom de *Queen Mary*, qui tranche nettement avec les habitudes plus neutres, tant de la White Star que de la Cunard, ne peut surprendre dans ce climat des années 1930 tendu de patriotisme. En rendant hommage à une personnalité de la famille royale, la Cunard-White Star ne faisait finalement que renouer avec les pratiques allemandes du début du siècle.

2.322 Les noms des paquebots français : une mission de représentation

La Compagnie générale transatlantique a, elle aussi et dès le départ marqué son patriotisme à travers les noms de ses navires. Dès sa naissance par décret de Napoléon III, plusieurs navires rendirent hommage à l'Empereur et à sa famille (le *Napoléon III* et l'*Impératrice Eugénie*, renommés *Ville du Havre* et *Atlantique* après la chute du régime) tandis qu'un premier navire portant le nom du pays, *La France* fut également mis en service en 1864. Néanmoins, dans les années 1880 et jusqu'en 1912, la compagnie privilégia les noms de provinces françaises pour ses vaisseaux principaux : *La Normandie*, *La Champagne*, *La Bretagne*, *La Gascogne*, *La Bourgogne*, *La Touraine*, *La Lorraine*, *La Savoie*, *La Provence* : tous rendent ici hommage à des régions typiques de la France, contribuant à l'image que cherche à renvoyer la compagnie d'une représentante de la culture française.

En 1912, les choses furent modifiées lorsque la compagnie mit en service le *France*. Les archives de la compagnie montrent qu'il fut envisagé de le nommer *La Picardie*²⁹⁰. Toutefois, dès la première annonce de la construction au conseil d'administration, lors de l'assemblée générale de 1909, le navire fut mentionné comme *France*, tendant à montrer une évolution. Il s'agissait alors certainement de se distinguer de l'ère des frères Pereire, le *France* étant le premier grand transatlantique intégralement construit sous la présidence de Jules Charles-Roux. Le rapport déclare en effet :

²⁹⁰ Ce nom est rapidement mentionné dans un document de la cote 1997 004 6083 (AFL).

« Plusieurs compagnies étrangères ont augmenté leur flotte ces dernières années dans des proportions importantes, d'autres ont de nouvelles unités en construction. Aussi, pour ne pas rester en état d'infériorité, avons-nous mis en chantier un nouveau grand paquebot *France* qui, nous l'espérons, pourra occuper un rang des plus honorables parmi les nombreux navires desservant la ligne de New York. Ce paquebot, dont le tonnage et la puissance seront très supérieurs à ceux de *La Provence*, réunira, bien entendu, les derniers perfectionnements pour l'aménagement, le luxe et le confort des passagers²⁹¹. »

Par sa taille et sa vitesse (il fut en effet troisième navire le plus rapide du monde derrière les indépassables *Lusitania* et *Mauretania*), le *France* devait affirmer l'entrée de la France dans la compétition internationale. Surtout, son profil à quatre cheminées tranchait radicalement avec la silhouette à deux cheminées des navires précédents, accentuant l'impression de grandeur. Le *France* est en effet le seul des douze navires à quatre cheminées à avoir sillonné l'Atlantique Nord²⁹². On compte en revanche six paquebots britanniques et cinq allemands, à une époque où le nombre de cheminées était suffisamment significatif aux yeux du public pour qu'on en ajoute des factices²⁹³.

Ce choix se révéla payant puisque, avec le *Paris* (1921) puis l'*Île-de-France* (1927), le *France* contribua fortement à la période de prospérité de la Compagnie générale transatlantique dans les années suivant la Grande Guerre, ce qui permit à la compagnie de se hisser parmi les plus importantes sur la scène mondiale. Durant les années 1920, il arriva en effet que les cabines de luxe du *France* soient attribuées aux enchères, et que les officiers doivent céder leurs propres logements à des passagers de première classe pour cause de trop forte affluence²⁹⁴. La traversée inaugurale du paquebot fut, par ailleurs, l'occasion d'un voyage diplomatique impliquant notamment le ministre de la justice, Louis Barthou ainsi que l'écrivain René Bazin pour inaugurer à Québec un monument dédié à Samuel de Champlain²⁹⁵.

²⁹¹ Rapport au CA de l'AG ordinaire de 1909, 1997 004 5209 (AFL).

²⁹² 1997 004 6083 (AFL).

²⁹³ C'était notamment le cas à bord des trois navires de classe *Olympic*. La Norddeutscher Lloyd avait pour sa part envisagé un temps de construire un navire à cinq cheminées, qui ne vit jamais le jour. Cette surenchère cessa avec la Première Guerre mondiale. WILLIAMS, D. L. et DE KERBRECH, R., *Damned by Destiny, op. cit.*, p. 19-24.

²⁹⁴ 1997 004 6083 (AFL).

²⁹⁵ *Idem*.

Une note interne de la compagnie datée de 1935 et résumant la carrière du navire insiste notamment sur la façon dont il a, chose alors vraisemblablement inédite, servi d'inspiration aux compagnies étrangères :

« Rarement paquebot incarna mieux le nom et le pavillon qu'il portait. [...] D'ailleurs, quelle meilleure référence que celle-ci pourrait-on donner : la Cunard qui avait alors en projet l'*Aquitania* et les Allemands, l'*Imperator*, avaient demandé aux décorateurs de *France* de venir leur donner des conseils ou de présider aux aménagements de ces deux paquebots²⁹⁶. »

Par la suite, la Compagnie générale transatlantique a continué à utiliser des noms faisant référence à la géographie française pour ses navires amiraux durant les années 1920 et 1930 : *Paris*, *Île-de-France* et *Normandie* ont tous pour but de vendre une image de la France à l'étranger, souvent renforcée par les allusions de la décoration intérieure (celle du *Normandie* prenant ainsi pour thème la région elle-même).

À l'inverse, les noms ne faisant pas directement allusion à la géographie française sont relégués aux cargos et aux lignes secondaires, notamment celles d'Alger, où le public visé est avant tout Français. De ce fait, il apparaît que la Compagnie générale transatlantique est, des trois compagnies étudiées, celle qui utilisa le plus les noms de ses navires dans un but de représentation patriotique. Ceci s'explique certainement par le fait que, contrairement à ses concurrentes britanniques, elle visait une clientèle en bonne part étrangère : l'évocation de la France et de ses régions pouvait ainsi donner un avant-goût pittoresque à des passagers souvent attirés, par ailleurs par la culture et, en particulier, la gastronomie françaises.

2.33 Surnoms populaires et rapport affectif

Au-delà de ceux qui voyageaient à bord, les paquebots ont souvent suscité une affection particulière auprès du grand public, affection qui n'est pas à ignorer. En effet, à travers les navires, c'est également une vision du monde qui était envoyée : le

²⁹⁶ *Idem*. Dossier intitulé *La Belle carrière du S/S France*, 1935.

rapport affectif créé pour le paquebot était ainsi également une façon d'influencer la conception qu'aurait le public des relations internationales et de leurs bénéfices (la thématique fréquente dans la publicité du lien entre les hommes), mais aussi de forger l'image qu'il se ferait d'un pays donné, à travers ses navires. En cela, les surnoms donnés par le public américain aux navires français est souvent évocateur.

Par ailleurs, le devenir des navires après leur retrait du service perpétua parfois leur mission de représentation culturelle, notamment à l'échelle internationale, comme ce fut le cas avec les éléments décoratifs du *Normandie*. Loin d'être le fruit du hasard, cette démarche était en réalité planifiée à l'avance.

2.331 Quand les navires sont l'objet d'affection populaire

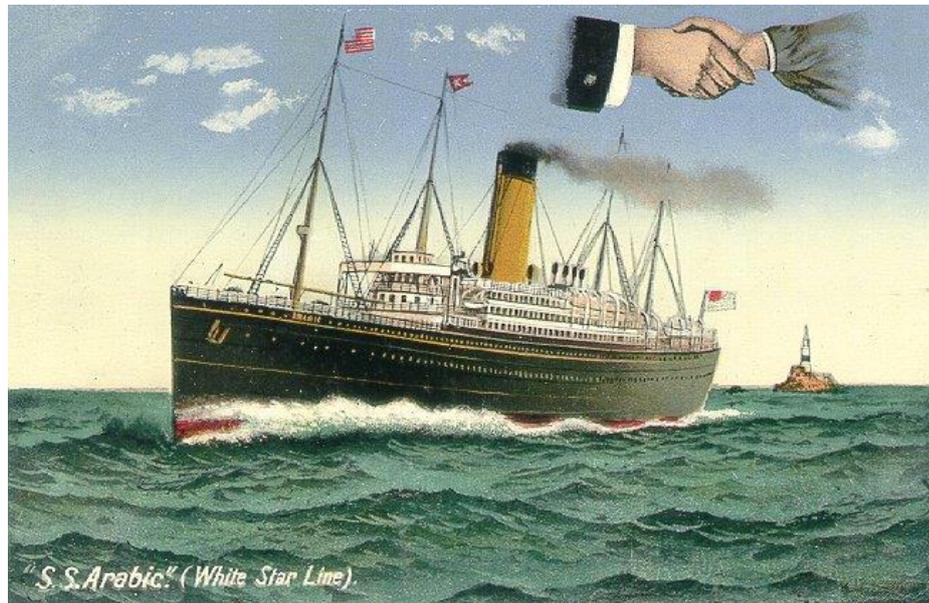
La publicité relative aux paquebots tendit très tôt à donner des surnoms aux navires afin de mieux attirer l'attention sur leurs performances et leurs capacités. Ainsi, on ne compte plus le nombre d'affiches présentant tel ou tel navire de prestige comme « *The Queen of the Ocean* » et autres dérivés. Ce genre de surnom promotionnel était cependant donné en tout début de carrière, à la faveur de l'attention fournie par la presse, et s'estompait avec le temps.

La promotion était courante et passait notamment par le biais de cartes postales éditées en très grand nombre. Il serait, là aussi, fastidieux de se livrer à un inventaire, mais un aspect mérite d'être relevé : de nombreux paquebots, parfois de second rang, furent représentés dans une série de cartes accompagnées de la mention « *Hands across the Sea* », ainsi, parfois, qu'un dessin représentant une poignée de mains et les drapeaux britannique et américain. Il arrivait également que seul le nom du navire soit indiqué sur la carte en accompagnement de la poignée de mains. Dans tous les cas, le symbole était clair : souligner la manière dont ces navires assuraient le lien entre les continents²⁹⁷. En l'état actuel des recherches, il semble que cette

²⁹⁷ Une étude détaillée sur le sujet est malheureusement impossible à réaliser ici, les sources étant trop éparses. De nombreuses cartes portant cette mention pourront être trouvées sur Internet, mais leur présence (souvent liée à des ventes aux enchères) est trop volatile pour être mentionnée ici. Le sujet est donc difficile à référencer et étudier en profondeur, mais le nombre de cartes existantes est suffisamment significatif pour que le phénomène soit mentionné.

symbolique ait été typiquement liée aux paquebots britanniques, les navires français n'ayant semble-t-il pas fait l'objet de telles séries.

Dans tous les cas, la portée de ces objets dépassait largement les passages eux-mêmes, ces cartes étant souvent diffusées massivement dans les villes portuaires, mais également à bord auprès des passagers désireux d'envoyer un dernier mot à leurs proches avant le départ ou la dernière escale avant le grand large²⁹⁸.



Carte postale de type « *Hands across the Sea* » de l'*Arabic* (II).

(Association Française du Titanic)

Les compagnies pouvaient également espérer contrôler l'identité qui serait donnée au navire, influencer sur son image. Un exemple très significatif est celui du *Vedic*, mentionné par Richard de Kerbrech dans son histoire de la flotte. Le *Vedic*, construit pendant la Première Guerre mondiale, était pour la White Star Line un navire très subalterne, avant tout destiné au transport de migrants, dans un climat de plus en plus difficile pour cette pratique²⁹⁹. Conçu pour ne transporter que des passagers de troisième classe, le navire devait malgré tout attirer des clients et donc recourir à de la publicité. Comme le présenter comme « navire de l'émigration » n'aurait pas été séduisant, il fut rapidement surnommé « le navire de la démocratie », ce qui était bien

²⁹⁸ Plusieurs messages de ce type ont par exemple été recensés dans BEHE, G., *On Board RMS Titanic*, op. cit.

²⁹⁹ Voir 3.132 sur le durcissement du transport de migrants dans les années 1920.

plus attrayant³⁰⁰. Si ce nom fut d'abord utilisé à destination du public américain au tout début des années 1920, il se révéla suffisamment efficace pour continuer à coller au navire lors de son déplacement sur la ligne australienne. Ainsi, un journal de Brisbane annonçait son arrivée en rappelant son surnom :

« Connue depuis son apparition peu après la guerre comme étant le « Navire Démocratique », le vapeur de la White Star *Vedic* est arrivé à Brisbane samedi. Il a amené avec lui son premier lot de migrants selon les nouveaux accords d'immigration. Le navire n'accueille que des passagers de troisième classe, et effectue son voyage inaugural pour l'Australie : il servait précédemment sur la ligne de l'Atlantique³⁰¹. »

De façon générale, les surnoms pouvaient également être donnés par les passagers et avoir trait, assez couramment, au nom ou aux principales caractéristiques du navire. Affectueusement, le *Mauretania* et le *Lusitania* furent surnommés à Liverpool « Mary » et « Lucy », signe du caractère féminin des navires dans les pays de langue anglaise. Plus original, le *Majestic* de 1922 fut surnommé par ses passagers « *Magic-Stick* » à cause de la proximité de l'expression avec son nom³⁰².

L'*Aquitania* fut pour sa part surnommé « *The Ship Beautiful* », sans qu'il soit très clair que ce surnom lui soit venu des passagers, de l'équipage ou d'une opération de la compagnie. Le surnom avait dans tous les cas l'avantage pour cette dernière d'insister sur la somptuosité de la décoration, qui était justement l'objectif qu'elle avait cherché à atteindre. Le navire devait concurrencer ses concurrents de la flotte de la White Star Line, ainsi que ceux de la HAPAG et le *France* de la C.G.T., à côté desquels le *Mauretania* et le *Lusitania* avaient une réputation d'inconfort dû à leur vitesse. Le surnom fut vraisemblablement efficace puisqu'il enracina dans les esprits le travail de décoration de l'architecte et décorateur de renom Arthur Davis : l'*Aquitania* est encore aujourd'hui souvent cité par les connaisseurs comme l'un des plus beaux navires mis en service³⁰³.

³⁰⁰ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 178.

³⁰¹ « The "Democratic Ship" », *The Brisbane Courier*, 4 janvier 1926, p. 6. Consulté en ligne sur : <http://trove.nla.gov.au/newspaper/article/20999385?searchTerm=&searchLimits=l-publictag=Vedic>

³⁰² CHIRNSIDE, M., *RMS Majestic*, « *The Magic-Stick* », op. cit.

³⁰³ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 137-140.

Il était également courant que les navires acquièrent des surnoms reflétant leurs spécificités. Le cas du *Doric* (II) de la White Star Line est, en la matière, intéressant : longtemps restreint à un rôle secondaire sur la ligne canadienne, il fut finalement consacré à des croisières à bas tarif entre l'Angleterre et la Méditerranée³⁰⁴. Sa popularité auprès des jeunes couples et le nombre de demandes de fiançailles résultant de ses croisières lui valurent le nom de « *Cupid's Ship* », le « navire de Cupidon », expression que la presse reprit à l'occasion de l'accident qui manqua de conduire à son naufrage en septembre 1935³⁰⁵.

Les actes exceptionnels valurent également à certains navires un rapport affectif particulier. Ainsi, l'*Olympic* fut vraisemblablement le paquebot qui transporta le plus de troupes pendant la Grande Guerre ; il éperonna et coula un sous-marin, acte inédit dans la marine marchande, et ramena au pays de nombreux soldats canadiens³⁰⁶. Sa première arrivée à Halifax fut ainsi racontée par son commandant, Bertram Fox Hayes :

« La scène était simplement indescriptible. Tous les navires dans le port, qu'ils soient en mouvement ou stationnaires, étaient pavés de drapeaux, et chacun d'entre eux ne cessait de faire sonner ses sirènes tant qu'il nous avait en vue. Le bout des quais que nous avons dépassés en montant vers la ville était rempli d'une foule qui ajoutait aux bruits par ses cris de bienvenue³⁰⁷. »

Le navire, jusque-là déjà affectueusement surnommé « *Oly* », gagna le surnom d'« *Old Reliable* », le « Vieux fidèle », surnom à connotation d'autant plus particulière qu'il fut le seul navire de sa classe à effectuer des traversées commerciales, ses deux *sister-ships*, le *Titanic* et le *Britannic*, n'ayant pas eu sa chance. L'association entre un cérémonial d'accueil de cette ampleur et l'octroi d'un surnom populaire n'est pas une chose inédite ; ainsi, après avoir porté secours à l'*Andrea Doria* dans les années 1950, l'*Île-de-France* reçut à New-York un accueil habituellement réservé aux voyages

³⁰⁴ Sur ces croisières, voir 3.32.

³⁰⁵ « Save 736 Passengers », *Lawrence Journal-World*, 5 septembre 1935. Consulté au lien suivant : <https://news.google.com/newspapers?nid=2199&dat=19350905&id=aPxQAAAAIBAJ&sjid=KL4MAAAAIBAJ&pg=2871,1116206&hl=fr>

³⁰⁶ CHIRNSIDE, M., *RMS Olympic, Titanic's Sister*, op. cit., p. 182.

³⁰⁷ *Idem*, p. 179 ; citant HAYES, B. F., *Hull Down, Reminiscences of Windjammers, Troops and Travellers*, 1925.

inauguraux, et gagna, pour ce sauvetage et plusieurs autres moins médiatisés, le surnom de « Saint-Bernard des Mers » tout en octroyant une grande notoriété à son commandant de l'époque, Raoul de Beudéan³⁰⁸.

Les navires français furent par ailleurs l'objet de surnoms très ciblés de la part du public américain : l'*Île-de-France* fut ainsi vendu dans des publicités en anglais comme « Rue de la Paix de l'Atlantique », tandis que le *France* de 1912 était maintes fois surnommé « Versailles des Mers » ou « Château de l'Atlantique » pour rappeler son caractère somptueux, mais surtout typiquement français³⁰⁹.

Ce faisant, ces navires reflétaient, une fois encore, une certaine image de leur pays d'origine ; une image qui, parfois, se vendait encore après la fin de leur carrière.

2.332 Après la casse, une image qui se vend encore

Lorsqu'il échappait aux accidents et naufrages, la démolition était généralement le sort réservé aux paquebots une fois leurs années de rentabilité terminées. Il arriva que certains soient plutôt vendus à l'Amirauté britannique, comme ce fut le cas du *Majestic* transformé en HMS *Caledonia*, navire de formation militaire à partir de 1936³¹⁰. Lorsqu'une carrière se soldait par un envoi à la casse, néanmoins, il arriva que des mouvements de protestations apparaissent pour tenter de maintenir en service ou, du moins, en état, des navires à haute portée symbolique. Ce genre de mouvement d'émotion populaire témoignait de l'empreinte, parfois internationale, imprimée par un navire. Ainsi, l'écrivain américain Don Stanford releva, peu après la démolition de l'*Île-de-France*, un certain nombre de faits :

« Lorsque la Compagnie Générale Transatlantique annonça officiellement, le 19 décembre 1958, qu'elle allait retirer *Île-de-France* du service et le vendre à la démolition, une tempête inattendue souleva l'opinion publique à travers le monde. Journaux et magazines s'emparèrent de l'affaire, publièrent des notices nécrologiques pleines de nostalgie, et rappelèrent qu'au cours de ses trente-deux années de carrière le vieux paquebot avait connu les

³⁰⁸ STANFORD, D., *Il était un grand navire... L'Île-de-France*, Plon, 1960 (originellement publié à New York sous le titre *Île-de-France*), p. 200-203.

³⁰⁹ 1997 004 6083 (AFL).

³¹⁰ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 393-394.

derniers jours de la prohibition et des folles années vingt, puis le début et la fin de la Grande Crise et de la Seconde Guerre mondiale. [...]

Nombre de personnes évoquèrent à cette occasion le rôle qu'*Île-de-France* avait joué dans leur vie : télégrammes, lettres et coups de téléphone affluèrent d'une douzaine de pays aux bureaux de la Transat et chez des personnalités, à Paris comme à New York, chez le ministre des Travaux Publics et chez le secrétaire d'état à la Marine Marchande, voire même chez les présidents René Coty et Charles de Gaulle. [...] Ils demandaient seulement, et avec dignité, un souvenir, non pas à titre de curiosité, mais pour sauver de la destruction quelque lien tangible avec un passé riche en souvenirs. Ils proposaient des solutions plus ou moins bizarres pour éviter la démolition d'*Île-de-France* ; parfois ils imploraient tout simplement qu'il fût épargné, comme si le navire avait été un être vivant³¹¹. »

Le caractère émotionnel de la démarche, de même que son aspect international (l'auteur mentionne ainsi tous ceux qui écrivirent pour raconter comment le navire les avait « conduits à la guerre ou les en avait ramenés³¹² ») conduisirent par ailleurs à des propositions incongrues. Stanford rapporte ainsi :

« Les sentimentaux qui s'apitoyaient et suggéraient au secrétaire d'état à la Marine marchande que l'on fasse remonter la Seine au paquebot afin de l'ancrer au cœur de Paris et en faire un monument national permanent, oublièrent tout simplement qu'il aurait fallu détruire une centaine de ponts et paralyser ainsi la circulation dans toute une partie de la France. [...] Des esprits plus pratiques furent alléchés par la perspective d'un éventuel profit. La chaîne New Yorkaise des hôtels Sheraton étudia la possibilité de transformer le navire en hôtel flottant ancré à la Martinique. [...] Des renseignements furent discrètement pris par des armateurs grecs et allemands qui pensaient peut-être rafistoler le vieux paquebot pour en tirer encore quelques années de service, et ce avec des normes moins strictes que lorsqu'il était l'orgueil de la France sur l'Atlantique³¹³. »

La compagnie resta néanmoins inflexible et le navire fut démantelé au Japon. Cette attention internationale et ces propositions furent néanmoins réitérées dix ans plus tard, lorsque le *Queen Mary* échappa cette fois-ci à la casse avec succès en

³¹¹ STANFORD, D., *op. cit.*, p. 1-2.

³¹² *Idem*, p. 2.

³¹³ *Idem*.

devenant un hôtel flottant en Californie, permettant de jouer sur l'affection que lui portaient les Britanniques depuis les années 1930.

Dans le cas de l'*Île-de-France*, l'émotion était compensée par l'âge du navire nettement supérieur à la moyenne, qui en justifiait la démolition. Celle du *France* au bout de moins de 25 ans, en 1935, avait pu être perçue comme un certain gâchis, justifié et compensé néanmoins par la mise en service du *Normandie*³¹⁴.

Dans le contexte troublé de sa construction³¹⁵, le destin de ce navire après sa carrière fut posé : alors que le *Normandie* était déjà considéré comme un gâchis d'argent par une partie de l'opinion, n'était-ce pas, de surcroît, un gâchis éphémère si le navire devait être démoli au bout d'une vingtaine d'années, destin alors fraîchement rencontré par le *France*, et qui apparaissait comme très probable pour le *Paris* ? Durant sa conférence à la Sorbonne, l'ingénieur Jean Marie certifia que le destin du navire ne serait pas aussi sombre :

« Autre critique : « Pourquoi ces dépenses, même peu élevées, pour un paquebot qui se démodera vite et qui terminera sa carrière dans vingt ans ? » Mais la réponse est facile. Certes, les palais de marbre et de pierre valent mieux que nos constructions flottantes ; mais, par leur déplacement même, combien celles-ci sont d'un rendement éducatif plus efficace ! Mieux qu'une exposition qui dure quelques semaines ou quelques mois, nous avons une vie de plusieurs années ; les œuvres d'art, sculptures, meubles, bas-reliefs, tableaux débarqués, seront recueillis par les particuliers ou les musées. L'enseignement sera donné, la dispersion des idées sera faite : de l'Océan sera réparti aux quatre coins du monde l'exemple français. On nous reproche d'édifier un Versailles et de le construire pour vingt ans. Nous n'avons pas cette prétention. Notre éminent président, M. le Gouverneur général Olivier, qui fut un merveilleux animateur de l'Exposition Coloniale, continue à la Compagnie le rôle que pendant trois ans il joua ; il apprend à l'Étranger à connaître la France et, peut-être, aux Français à se connaître eux-mêmes³¹⁶. »

Cette répartition des éléments décoratifs des paquebots dans divers lieux, qu'ils soient privés ou publics (entreprises, hôtels, clubs, mais aussi églises) était un

³¹⁴ 1997 004 6083 (AFL).

³¹⁵ Voir 1.23.

³¹⁶ Conférence de Jean Marie à la Sorbonne, 1999 004 0922 (AFL).

phénomène courant : la démolition impliquait en effet le débarquement des éléments décoratifs en vue de leur vente aux enchères³¹⁷. Ainsi, à la même époque à la fin de l'année 1935, les démolisseurs de la société Thomas W. Ward organisaient à Jarrow une grande vente aux enchères des éléments décoratifs de l'*Olympic*³¹⁸. La grande popularité du navire ainsi que son lien avec le *Titanic* assurèrent le succès de l'affaire, mais aussi sa meilleure connaissance à nos yeux : le catalogue de la vente a ainsi été préservé³¹⁹.

Dix jours en tout furent consacrés à la vente de tous les éléments du navire : mobilier, revêtements de sol, boiseries, mais également appareils de navigation, dispositifs techniques... Si, dans bien des cas, l'achat n'était motivé que par des impératifs techniques, certaines ventes eurent une issue approchant celle prédite par Jean Marie pour le *Normandie*. Ainsi, les boiseries du grand escalier arrière et du grand salon de l'*Olympic* furent rachetées par le White Swan Hotel d'Alnwick, dans le Northumberland, et sont devenues un argument touristique : installées dans les chambres, mais surtout dans une salle baptisée du nom du paquebot, elles ont fait de l'hôtel un lieu d'intérêt bien après la démolition du navire.

Plus récemment encore, les panneaux du Restaurant à la Carte, lieu prestigieux du navire, qui avaient longtemps été installés dans une demeure privée, ont été mis en place à bord du navire de croisière *Millennium*, contribuant, là-aussi à utiliser la notoriété de l'ancien lieu pour faire la promotion du nouveau.

Un phénomène très similaire se produisit du reste sur de nombreux navires, et le cas de l'*Olympic* est avant tout exceptionnel car très documenté. De nombreux chercheurs intéressés par l'architecture du navire ont en effet tout fait pour localiser un maximum d'éléments décoratifs. Une manufacture de peinture à Haltwhistle, en

³¹⁷ Ainsi, des boiseries du *France* de 1912 ont pu être retrouvées et restaurées par l'Association French Lines ; entreposées dans le port du Havre, elles ont malgré tout échappé aux bombardements qui ravagèrent la ville durant la Seconde Guerre mondiale.

³¹⁸ CHIRNSIDE, M., *RMS Olympic, Titanic's Sister*, op. cit., p. 290.

³¹⁹ Sa retranscription peut être retrouvée au lien suivant : <http://www.northatlanticrun.com/400%20Auction%20main%20page.html>

Angleterre, fut longtemps lieu de la plus grande concentration d'éléments de ce genre³²⁰.

Mais le cas du *Normandie* se démarque plus encore, tant il donna de façon peu prévisible raison aux annonces de Jean Marie. La décoration du navire revêtait un caractère particulier : là où l'*Olympic* était le fruit des décorateurs anonymes des chantiers Harland & Wolff, le *Normandie* fut, comme on le verra, pris en charge par de très grands noms de la décoration de l'époque. De fait, de nombreux ouvrages d'art, qu'il s'agisse de verrerie, de ferronnerie, de laques, de statuaire ou de peinture, se trouvaient à bord, permettant au navire de remplir effectivement sa vocation de musée flottant à la gloire du savoir-faire français³²¹.

Or, en 1942, le navire prit feu et sombra alors que l'US Navy le convertissait en transport de troupes. Sa décoration ne fut pas perdue pour autant car la grande majorité de ses éléments avaient déjà été retirés du navire : c'est lors de la finition des travaux de ce genre qu'il avait malencontreusement pris feu. La Compagnie générale transatlantique put ainsi les réutiliser lorsque, dans les années 1950, l'*Île-de-France* dut être remis au goût du jour, mais aussi pour donner un style plus français au nouveau *Liberté*, anciennement *Europa* allemand. Après la démolition de ces deux navires, les éléments décoratifs furent répartis à travers le monde. Nombre d'entre eux se trouvent désormais à New York. Ainsi, les médaillons géants à l'effigie des villes de Normandie qui ornaient à l'origine les portes monumentales de la salle à manger sont actuellement disposés sur celles d'une cathédrale de Brooklyn. Bien d'autres, dont les célèbres laques de Jean Dunant, sont exposés au Metropolitan Museum of Art de cette ville. D'autres éléments décorent enfin un restaurant du paquebot de croisière *Summit*, jumeau du *Millennium*³²².

³²⁰ Ceux-ci ont à leur tour fait l'objet d'une vente aux enchères en 2004, dont les éléments sont référencés ici : <http://www.northatlanticrun.com/400auction2004gallery.html>

³²¹ Ces points seront évoqués en 2.21.

³²² La localisation des différents lieux où se trouvent des éléments venant du *Normandie* est recensée dans MAXTONE-GRAHAM, J., « *Normandie* » : *France's legendary art deco ocean liner*, W.W. Norton & Company, 2007, p. 242-249.



Six des dix médaillons des portes de la salle à manger du *Normandie*, ornant l'*Our Lady of Lebanon Roman Catholic Church* de Brooklyn Heights. Les villes représentées sont, à gauche, Lisieux, Évreux et Rouen, à droite St-Lô, Caen et Cherbourg.
(Photographie de Fordmadoxfraud pour Wikimedia Commons)

De ce fait, le rapport émotionnel vis-à-vis des navires ne doit pas forcément être sous-estimé : le désir de conservation du *Queen Mary*, par exemple, a contribué à implanter en Californie un élément classique de l'identité britannique à travers le navire transformé en hôtel flottant. Le mélange culturel est d'ailleurs parfois saisissant, l'authenticité du paquebot britannique devant en effet cohabiter avec une exploitation « à l'américaine » toute en mises en scène avec, notamment, une « visite chasse aux fantômes »...

Le cas du *Normandie* marque en revanche une exportation culturelle plus probante : il est ainsi intéressant de retrouver des représentations typiques de Cabourg, St-Lô, Cherbourg, Évreux, Caen et Lisieux sur des portes de cathédrale en plein Brooklyn et les nombreux éléments conservés outre-Atlantique, tant du *Normandie* que d'autres navires de la compagnie ont souvent été acquis par des amateurs d'une certaine vision de la culture française, souvent taillée sur mesure.

Conclusion de la deuxième partie

En conclusion, il apparaît de façon évidente que sur ces questions symboliques, les enjeux commerciaux furent associés, et souvent dépassés, par des enjeux nationaux. La course à la vitesse avait, ainsi, reposé avant tout sur un enjeu pratique : gagner des jours de traversée permettait d'attirer une clientèle de plus en plus nombreuse. Pourtant, dès la fin du XIX^e siècle, la politique de la White Star Line démontra que la vitesse n'était alors plus un facteur déterminant : au contraire, il s'agissait d'une dépense coûteuse, et souvent superflue. Comment expliquer, alors, la poursuite de la compétition durant la décennie 1900, si ce n'est par l'émulation créée par l'entrée en scène du pavillon allemand dans cette course ? De la même manière, la reprise de cette course à la vitesse au début des années 1930 fut, là encore, le fruit d'une compétition internationale qui cessa dès que le record britannique fut assuré à nouveau durablement. Si le franchissement des grands seuils permettant de gagner un jour de traversée (notamment celui des 20/21 nœuds et celui des 29/30 nœuds) avait un impact commercial évident, des opérations comme le changement d'hélices du *Normandie* en 1937, visant à gagner quelques dixièmes de nœud, avaient avant tout pour but la conquête d'un prestige, qui ne retombait pas que sur l'entreprise mais aussi sur tout le pays.

Cela ressort de façon plus flagrante encore lorsque l'on se penche sur la politique des compagnies en matière de taille. Là encore, celle-ci avait des justifications d'abord économiques, notamment lorsque de grands seuils furent franchis (le passage de 4 000 à 10 000 tonneaux entre 1870 et 1890, par exemple, puis celui à 20 000 dans la décennie suivante ; ou encore l'augmentation soudaine de plus

de 20 000 tonnes avec l'arrivée du *Normandie*). Mais bien souvent, la compétition tourna à la querelle de détail pour savoir qui avait réellement le plus gros navire. Les comptes falsifiés du tonnage du *Leviathan*, la figure de proue rapidement boulonnée de l'*Imperator* ou le nouveau salon du *Normandie* apparaissent comme autant de batailles dérisoires pour conserver au pavillon national, quelques années de plus, le record du plus gros navire à quelques tonnes près.

La question de la symbolique des noms et, de manière plus générale, du rapport affectif au navire, fut moins tranchée. Le Royaume-Uni s'aventura somme toute assez peu dans les noms à connotation patriotique : la White Star Line utilisa, certes, trois fois le nom de *Britannic* (et, de façon intéressante, le premier avait comme jumeau un *Germanic*, nom qui ne revint plus par la suite) mais la Cunard, pour sa part, n'eut qu'un seul *Britannia*, au tout début de son histoire. À l'inverse, la Compagnie générale transatlantique fit tout pour que ressorte, à travers les noms de ses navires, une vision de la France vendue à l'étranger : outre les trois *France* qu'elle posséda, il y eut les nombreux navires aux noms de provinces du pays, ainsi que certains aux noms de villes (le *Paris* étant le seul pour la période étudiée, mais il faisait suite à de plus anciens comme le *Ville du Havre*). Alors que les Britanniques étaient réellement chez-eux sur cette ligne transatlantique, la France devait en effet s'y faire une place à part, ce qui la poussa à se singulariser dans ce genre de symboles. En témoignent également les nombreux ouvrages d'art exposés à bord des navires de cette compagnie, qui devaient représenter l'art français non seulement durant la carrière des paquebots, mais encore bien après.

Longtemps après le départ de leurs derniers passagers, les paquebots du début du XX^e siècle continuent ainsi à symboliser une représentation d'une période et de modes de vie souvent fantasmés, auxquels ils durent s'adapter. Si l'époque est parfois vue naïvement comme un âge d'or, elle eut pourtant des facettes multiples, représentées par la diversité des clientèles et leur évolution, qui engendrèrent d'importants défis pour les trois entreprises étudiées.

3. S'adapter à l'évolution des clientèles

Les types de concurrence que nous avons détaillés au chapitre précédent comptent parmi les plus médiatiques et médiatisés. Mettre en scène la course au Ruban bleu ou l'escalade du gigantisme est particulièrement aisé dans la presse. Cela met en jeu des critères objectifs et chiffrables et si des débats arrivent malgré tout à se déclarer pour s'attribuer frauduleusement des mérites les choses restent relativement simples.

Néanmoins, cette compétition est par sa définition même appelée à être éphémère. Concevoir le navire le plus rapide du monde est un défi alléchant, mais si c'est là son seul atout, il est peu probable qu'il survive à une perte de son record. Le cas du paquebot allemand de la HAPAG *Deutschland*, mis en service en 1900, est assez parlant. Conçu pour conquérir le Ruban bleu, ce navire fut à son époque particulièrement rapide et remporta aisément le record. Cette vitesse avait néanmoins un prix : lorsqu'il accélérail, le *Deutschland* vibrail intensément, au point d'être surnommé par sa clientèle « *cocktail shaker* ». Son record tomba dès 1901. Dès lors, le navire n'était plus en mesure de s'illustrer par son titre, et son inconfort nuisait à sa popularité. Quelques années plus tard, les records établis par le *Mauretania* et le *Lusitania* faisaient définitivement du *Deutschland* un paquebot moyen qui n'avait plus grand intérêt sur la ligne transatlantique. Renommé *Victoria-Luise* (du nom d'une fille du Kaiser), il devint durant quelques années à partir de 1910 un navire de croisière de luxe, activité qui le restreignait à une vitesse modérée moins inconfortable. Injure suprême, le *Deutschland* fut l'un des rares grands paquebots allemands, sinon le seul, à ne pas être réclamé en dommage de guerre par les États-Unis. Après-guerre, il termina sa carrière comme transporteur de migrants, sous le nom de *Hansa* : son inconfort n'était alors plus un inconvénient pour une clientèle peu considérée.

Lors de sa démolition, en 1925, le *Deutschland* pouvait donc se féliciter d'être devenu le symbole de tout ce qu'il faut éviter pour une compagnie maritime. Un navire rapidement rendu inutile par un handicap que ne compensent plus ses qualités. Au-delà de son caractère pathétique, l'histoire de ce navire est ainsi porteuse de leçons, qui furent notamment retenues par les propriétaires du *Normandie* : lorsqu'il s'avéra

que ce paquebot souffrait à son tour de vibrations qui rendaient la traversée insupportable, le paquebot fut la cible d'intenses recherches, théories et travaux, afin que le problème soit résolu avant qu'il n'annihile toute possibilité de carrière¹.

Au-delà des luttes de chiffres, donc, la concurrence s'orientait également sur des terrains plus durables, et surtout plus évolutifs. Il s'agissait en effet pour les compagnies maritimes de s'imposer sur la durée, et donc de prendre en compte l'évolution des attentes de la clientèle, mais aussi de celle-ci dans sa sociologie et ses intérêts.

Parmi ces secteurs de concurrence, le premier et celui qui resta le plus longtemps une source de revenus énormes était constitué par les migrations transatlantique. Massive jusque dans les années 1920, ce flux migratoire fut traité inégalement selon les compagnies et les pavillons. Il s'agira donc de voir s'il y eut, en la matière, une exception française, théorie souvent avancée, et quelles furent les différences dans le traitement du migrant en tant que clientèle, ainsi qu'en tant qu'individu. Il s'agira également de voir comment les compagnies surent s'adapter, à partir du début des années 1920, à la réduction drastique des flux migratoires.

Le deuxième secteur est une constante de la période : celui de la clientèle aisée. Souvent considéré comme plus symbolique en termes de revenus², cette catégorie sociale n'en était pas moins nécessaire en tant que source de prestige et d'image. Il s'agira ici de voir dans quelle mesure le luxe constituait la façade des compagnies maritimes et à quel point cette carte était jouée par la promotion des compagnies, mais aussi comment celles-ci se sont adaptées à l'évolution des attentes de la clientèle et des habitudes de vie de façon générale, le paquebot étant en soi un lieu de vie, véritable extension de la terre ferme pour, souvent, près d'une semaine.

¹ RESCHE, A., *Le paquebot Normandie, op. cit.*, chapitres 6 et 7.

² Bien des auteurs tiennent souvent pour acquis, parfois hâtivement, que la première classe des grands transatlantiques était en réalité rentabilisée par la vente des billets de troisième classe qui compensaient les dépenses somptuaires destinées aux passagers les plus fortunés. Ce constat est néanmoins remis en question, et ne peut de toute façon pas être considéré comme valable à partir des années 1925, lorsque la troisième classe devient anecdotique à bord des paquebots de la ligne de New York.

Enfin, un troisième aspect de la politique des compagnies émergea durant la période pour connaître un véritable essor avec la crise des années 1930 : la croisière³. Ces voyages d'agrément destinés à l'élite, et souvent organisés vers des destinations exotiques au départ des ports de la ligne transatlantique, deviennent, avant d'être une activité à part entière, un moyen de rentabiliser des navires durant les temps morts de l'année. Nous nous pencherons donc sur la mise en place de ces nouveaux mécanismes en marge de la ligne de l'Atlantique Nord, amorçant la transition entre lignes régulières et industrie de la croisière, qui s'est ensuite amplifiée et achevée durant la deuxième moitié du XX^e siècle.

³ Il importe ici de rappeler une question de termes que nous analyserons plus profondément : si le terme de « croisière » est souvent utilisé pour désigner un voyage en bateau, quel qu'il soit, on distingue néanmoins une importante différence entre l'activité des « *liners* » et des navires de croisière, les premiers remplissant une fonction de transport d'un point à un autre, tandis que les seconds opèrent dans un but d'agrément.

3.1 La manne des migrations

Déjà bien avant la période qui nous occupe, les compagnies maritimes pouvaient voir l'émigration comme une source de juteux bénéfices financiers. L'exemple des origines de la White Star Line est ainsi très parlant. Bien avant sa reprise par Thomas Henry Ismay, à la fin des années 1860, elle avait été fondée par deux hommes d'affaires liverpuldien, John Pilkington et Henry Threlfall Wilson et avait rapidement orienté ses activités vers l'affrètement des navires à destination de l'Australie. L'île était alors cible d'une véritable ruée vers l'or, et la compagnie espérait ainsi profiter des migrants qui y partaient par milliers⁴.

Près de 25 ans plus tard, en 1871, le premier paquebot mis en service pour la White Star refondée par Ismay, l'*Oceanic*, était conçu pour accueillir 166 passagers de classe « cabine » et 1 000 d'entrepont⁵. La séparation est alors claire et nette entre les passagers disposant de cabines et d'un certain confort⁶, et les migrants entassés dans des espaces précaires.

Dans les années 1890, cette situation tendit à évoluer, avec l'apparition d'une classe intermédiaire, qui entraîna la transformation de la classe « cabine » en première classe, et de l'entrepont en « troisième classe ». Peu à peu, les migrants devinrent ainsi des passagers à part entière, à une période où, par ailleurs, leur nombre était en constante augmentation, l'émigration transatlantique connaissant son apogée entre les années 1880 et 1914. Le nombre de migrants arrivés aux États-Unis était en effet passé de 2,7 millions dans les années 1870 à 5,2 millions la décennie suivante et si les années 1890 avaient été marquées par un recul à 3,7 millions, la décennie 1900 fut un clair pic (8,2 millions), et la décennie 1910 aurait été bien supérieure sans la guerre

⁴ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 1-7.

⁵ *Ibid*, p. 40-46.

⁶ L'*Oceanic* se voit ainsi attribuer le surnom de « yacht impérial », qui témoigne des innovations qu'il apporte en matière de confort. Ce surnom peut pourtant, rétrospectivement, faire sourire : ce luxe vient en effet principalement de l'apparition de baignoires (communes) et d'espaces de promenade pour les passagers fortunés, ainsi que d'une salle à manger où les bancs sont remplacés par des chaises. Si ce confort peut sembler précaire, l'*Oceanic* n'en était pas moins une véritable révolution de ce point de vue, qui attira les foules lors de sa mise en service, pas tant pour voyager à son bord que pour l'admirer durant son arrêt à New York.

(malgré les années de conflit qui coupèrent net le flux durant près de la moitié de la décennie, 6,3 millions de migrants s'installèrent aux États-Unis cette décennie-là)⁷.

Il est donc pertinent de se poser la question de la place que ces flux occupent dans la politique des différentes compagnies étudiées. La France est, généralement, considérée comme en retard sur ces questions. Les navires de la Compagnie générale transatlantique sont en effet plus petits que ceux de ses concurrentes britanniques, laissant imaginer que l'entreprise se tenait à l'écart d'un trafic pourtant juteux. Ce constat se devra d'être relativisé et approfondi.

La question des modes de transport devra également être posée : les conditions du voyage sont en effet un sujet d'étude qui ouvre un grand nombre de perspectives, d'un point de vue sociologique tout d'abord, mais aussi du point de vue des législations internationales qui ont, progressivement, remis en question ces conditions de transport, de même que l'évolution du marché.

Enfin, la compréhension de la politique migratoire des compagnies maritimes ne saurait être totale sans étudier cette période de transition que constituent les années 1920 : comment, progressivement, les compagnies s'adaptèrent-elles à la politique de quotas mise en place par le gouvernement américain ? La disparition brutale de tout un secteur, et l'inutilité d'un grand nombre de places à bord des paquebots devint en effet une question brûlante que les compagnies durent à tout prix résoudre pour ne pas périr.

3.11 Des compagnies inégales face aux flux migratoires ?

Dans le cadre de ce travail qui compare les stratégies commerciales de trois compagnies maritimes réparties des deux côtés de la Manche, la question du traitement de l'émigration occupe une place centrale. En effet, et de longue date, la Compagnie générale transatlantique est considérée comme beaucoup moins impliquée dans le transport de migrants que la White Star et la Cunard Line. Avant d'être remise en question, cette idée souvent avancée doit être étudiée, en particulier à travers tous les éléments qui contribuent à l'étayer.

⁷ MARNOT, B., *Les Migrations internationales entre l'Europe et les États-Unis des années 1840 à 1940*, Neuchâtel, UTBM/Éditions Alphil, 2006, p. 31.

3.111 Une compagnie française manifestement en retard sur la question migratoire

Dès les années 1870, les paquebots des deux compagnies britanniques étaient conçus pour transporter un millier de migrants, que ce soit le cas, pour la White Star, des navires de classe Oceanic⁸ ou pour la Cunard Line des *Bothnia*, *Scythia* et *Gallia*⁹. Les navires utilisés sur l'Atlantique Nord par la Transat à la même époque, remontant au milieu des années 1860 (époque de la mise en place de la ligne) étaient, pour leur part, bien plus modestes. Ainsi, le *Napoléon III* n'est-il conçu que pour transporter 50 migrants¹⁰. Une comparaison des capacités de navires contemporains des trois compagnies est rapidement éloquente, de même que celle de leurs dimensions. Ainsi, au début des années 1890, la White Star venait de mettre en service le *Teutonic* : celui-ci mesurait 177 mètres, jaugeait 9 980 tonneaux de jauge brute et pouvait transporter un total de 1 000 passagers de troisième classe. À la même époque, la Cunard Line mit en service le *Campania*, qui mesurait 189 mètres de long, jaugeait 12 950 tjb, et pouvait lui aussi transporter un millier de migrants¹¹. Dans le même temps, encore, la Compagnie générale transatlantique faisait pâle figure avec son nouveau navire-amiral, *La Touraine*, long de 157 mètres, jaugeant 7 120 tjb et capable de transporter 600 passagers au plus.

Dix ans plus tard, l'écart était encore plus criant. Le navire amiral de la compagnie, *La Lorraine*, mis en service en 1901, pouvait transporter 400 migrants seulement, comparés aux 1 100 places du *Caronia* et surtout aux 2 350 places du *Celtic*. Enfin, au début des années 1910, le *France* se révélait capable de transporter dans les 800 migrants, tandis que le *Titanic* visait le millier et que l'*Aquitania* pouvait en transporter plus de 2 000.

⁸ HAWS, D., *White Star Line, op. cit.*, p. 30-32.

⁹ HAWS, D., *Cunard Line, op. cit.*, p. 44.

¹⁰ HAWS, D., *French Line, op. cit.*, p. 30.

¹¹ HAWS, D., *Cunard Line, op. cit.*, p. 50.

White Star Line	Cunard Line	Compagnie Générale Transatlantique
<p><i>Teutonic (1889)</i> 177 mètres de long 9 980 tjb 1 000 passagers de 3^e classe</p>	<p><i>Campania (1893)</i> 189 mètres de long 12 950 tjb 1 000 passagers de 3^e classe</p>	<p><i>La Touraine (1892)</i> 157 mètres de long 7 120 tjb 600 passagers de 3^e classe</p>
<p><i>Celtic (1901)</i> 217 mètres de long 21 000 tjb 2 350 passagers de 3^e classe</p>	<p><i>Caronia (1905)</i> 205 mètres de long 19 687 tjb 1 100 passagers de 3^e classe</p>	<p><i>La Lorraine (1900)</i> 170 mètres de long 11 170 tjb 400 passagers de 3^e classe</p>
<p><i>Titanic (1912)</i> 269 mètres de long 46 300 tjb 1 000 passagers de 3^e classe</p>	<p><i>Aquitania (1914)</i> 274 mètres de long 45 600 tjb 2 000 passagers de 3^e classe</p>	<p><i>France (1912)</i> 217 mètres de long 24 600 tjb 800 passagers de 3^e classe</p>

Différence de taille et de capacité entre des navires contemporains des trois compagnies étudiées.

Ces chiffres doivent cependant être remis en perspective : nous avons ciblé ici uniquement des navires servant entre les ports de la Manche et New-York. Cela exclut donc les navires de la Cunard desservant Boston (quelques navires de la White Star, moins nombreux, faisant également escale dans ce port), ainsi que les services que mirent en place ces deux compagnies au départ de la Méditerranée au début du XX^e siècle. Ceci explique en partie le déséquilibre entre le *Celtic* et le *Caronia*, la White Star Line ayant alors moins de navires en service sur l'Atlantique Nord. De même, la présence du service régulier des *Big Four* de la White Star Line (*Celtic*, *Cedric*, *Baltic*, *Adriatic*), navires lents mais volumineux mis en service entre 1901 et 1907, explique le nombre relativement faible de migrants transportables par le *Titanic*, en opposition à l'*Aquitania*.

Néanmoins, ces données prouvent clairement le retard pris par la Compagnie générale transatlantique en matière de transport de migrants : ceux-ci sont très

nettement moins nombreux, et si le *France* et le *Titanic* (mis en service à quelques jours d'écart en avril 1912) ont des capacités similaires, c'est plus par l'abaissement de la capacité de transport de la compagnie britannique que par un progrès français, qui reste modéré. Ces statistiques nourrissent donc fortement l'idée d'une Transat en marge du transport de migrants, ne cherchant pas à l'exploiter. La chose est encore plus évidente lorsque le *France* de 1912 est comparé à l'un de ses concurrents allemands direct, l'*Imperator*. Conçu pour transporter un total de 4 000 passagers, ce véritable monstre dispose d'une quatrième classe d'une capacité de 1 772 personnes transportées dans des conditions très précaires, en plus des 942 passagers de la troisième classe classique¹².

Ces constatations sont encore renforcées par le fait que, contrairement au Royaume-Uni ou à l'Allemagne, la France n'était pas une terre d'émigration. Ce marché aurait donc été moins attractif pour les dirigeants de la compagnie¹³.

Un autre élément renforce l'idée selon laquelle la Compagnie générale transatlantique se serait volontairement tenue à l'écart de la concurrence sur le plan migratoire. En effet, tandis que, au début du XX^e siècle, les compagnies britanniques se faisaient de plus en plus présentes sur la ligne de la Méditerranée à New York, captant un grand nombre de migrants italiens, la Transat ne s'y implanta pas. Elle perdit, de fait, une grande part de sa clientèle migratoire principale, la France étant géographiquement mieux placée que le Royaume-Uni pour capter les migrants italiens.

Cette implantation britannique en Méditerranée est ancienne, du côté de la Cunard Line. Dès 1853, la compagnie ouvrait une ligne desservant New York au départ de ports méditerranéens¹⁴. Le nombre de navires construits en peu de temps pour la desservir, et leur capacité clairement orientée vers le transport de migrants en masse montre clairement qu'il s'agissait avant tout de capter les flux venus d'Europe du Sud. Dans les années 1860, des navires comme l'*Hecla*, le *Kedar*, le *Sidon* et le *Morocco* étaient conçus pour transporter 850 passagers d'entrepont pour moins de 70 passagers de classe « cabine », ancêtre de la première classe¹⁵.

¹² LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 292.

¹³ MARNOT, B., *Les Migrations internationales...*, op. cit., p. 40-45.

¹⁴ HAWS, D., *Cunard Line*, op. cit., p. 17.

¹⁵ *Idem*, p. 34-35.

Il semble alors que cela n'empêche pas, en cette fin de XIX^e siècle, bon nombre de migrants italiens de choisir les ports français comme lieu de leur départ vers les États-Unis. Dans les archives (très parcellaires) consacrées à l'émigration conservées par la compagnie se trouve notamment un article du supplément illustré du *Petit Journal* du 29 mars 1896 intitulé « Les immigrants italiens à la gare Saint-Lazare ». On peut y lire :

« Tout le monde a vu vendredi les grands omnibus qui transportent de la gare de Lyon à celle de l'Ouest les émigrants italiens. Là se trouvent des familles entières, les vieux, les femmes, les hommes et aussi les enfants, ouvrant des yeux curieux et amusés de tant de choses nouvelles. Sur leurs genoux, entre leurs jambes, est leur mince bagage. Mélancoliques, se souvenant de la patrie quittée peut-être pour toujours, ils vont en Amérique avec l'espoir sinon de la fortune, du moins du pain quotidien. La semaine dernière, le nombre des émigrants d'au-delà des monts s'est presque doublé ; il y en avait huit cents environ, parmi lesquels des jeunes gens en forte proportion. C'étaient de ceux qui n'ont point voulu partir pour l'Afrique. – Si au moins, disaient-ils, on s'y battait, mais on y égorge les nôtres sans qu'ils puissent se défendre.

[...] Après une dernière soirée passée dans Paris aux abords de la gare, ils sont montés en chemin de fer ; au point du jour, on les embarquait après les avoir désinfectés, selon l'usage, eux et leurs bagages, après avoir, séance tenante, vacciné tous ceux qui ne l'étaient point¹⁶. »

La gare Saint-Lazare étant le point de départ des trains transatlantiques, ces migrants fuyant notamment les guerres coloniales du gouvernement de Francesco Crispi devaient vraisemblablement emprunter les paquebots de la Compagnie générale transatlantique. Du moins étaient-ils nombreux à avoir opté pour un périple particulièrement long plutôt que d'emprunter les paquebots méditerranéens proposés par la Cunard.

À partir du début du XX^e siècle, les choses se révélèrent néanmoins bien plus compliquées. En 1903, la Cunard mit en effet en service le *Carpathia*, paquebot de taille honorable pour l'Atlantique Nord (170 mètres de long, 13 600 tonneaux de jauge brute), desservant durant l'hiver une ligne partant de Trieste, puis Fiume et Gibraltar

¹⁶ 1997 004 9074 (AFL).

avant d'atteindre New York¹⁷. Le paquebot était à l'origine conçu pour transporter 200 passagers de deuxième classe, et surtout 1 500 de troisième, une majorité voyageant dans des dortoirs. Après 1905, le navire fut refondu : sa troisième classe pouvait alors embarquer 2 250 passagers, la deuxième, 100 tandis que 200 places de première classe ont été ajoutées¹⁸.

La même année, la White Star Line fraîchement entrée au sein de l'International Mercantile Marine Company, reçut quatre navires récents provenant de la Dominion Line, autre compagnie du trust. Le *New England*, le *Mayflower*, le *Columbus* et le *Commonwealth* devinrent alors le *Romanic*, le *Cretic*, le *Republic* et le *Canopic* qui évoluèrent eux aussi la plus grande partie de leur temps sur des lignes entre l'Italie, la Sicile, Gibraltar et les États-Unis (desservant généralement Boston, mais aussi New York). Si la capacité de ces navires était nettement inférieure à celle du *Carpathia* concurrent, ils pouvaient néanmoins tous transporter entre 700 et 1 000 passagers de troisième classe¹⁹. De fait, les Britanniques étaient omniprésents en Méditerranée, mer sur laquelle la Transat n'occupait que la ligne Marseille-Alger, à usage principalement français.

Cette omniprésence se fit ressentir pour la Compagnie générale transatlantique dès 1904 ; aussi le rapport de l'Assemblée générale du conseil d'administration de l'année suivante mentionnait-il une très importante baisse du nombre de passagers de troisième classe :

« Les prix, qui ont été peu élevés pour les premières et deuxièmes classes, ont été assez bas, en moyenne, pour les passages d'émigrants par la suite de la création du nouveau service de la Compagnie Cunard entre Fiume et New-York, et de la lutte que les différentes lignes du Continent ont eu à soutenir contre la Compagnie anglaise. L'émigration a, du reste, été moins forte en général en 1904 que l'année précédente. Nous avons transporté 60 340 émigrants contre 76 682 en 1903, et nous avons effectué deux voyages supplémentaires contre sept en 1903²⁰. »

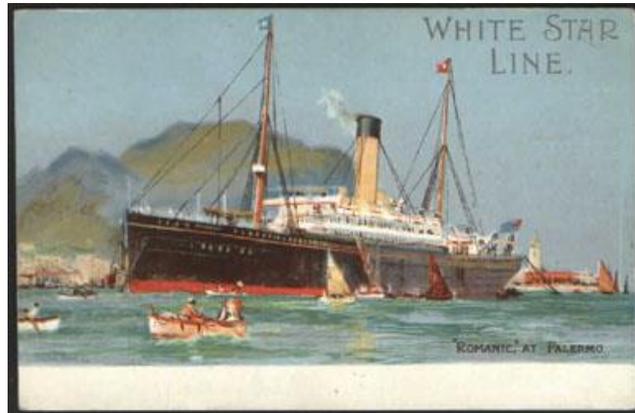
¹⁷ L'idée de placer le *Carpathia* sur la ligne méditerranéenne a été soulevée et approuvée lors d'une réunion du conseil d'administration de la Cunard Line, mentionnée dans le rapport du 29 juillet 1903, puis dans celui du 20 août suivant. D42/B1.6 (LPU).

¹⁸ HAWS, D., *Cunard Line, op. cit.*, p. 55.

¹⁹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 113-118.

²⁰ Rapport du CA à l'AG de 1905, cote 1997 004 5209 (AFL).

Malgré cette concurrence rude, la Compagnie générale transatlantique ne semble pas avoir cherché à s’implanter elle-aussi sur une ligne au départ de l’Italie. Sa politique migratoire continua donc à se focaliser sur son port normand du Havre.



Carte postale représentant le *Romanic* en escale à Palerme. On constate la taille très modeste du navire, qui pouvait néanmoins transporter 1 200 passagers dont 800 de troisième classe.

(Wikimedia Commons, domaine public)

Celui-ci était d’ailleurs, en soi, un clair symbole du retard français sur ces questions. Les villes portuaires servant de point de départ aux migrants étaient en effet un lieu particulier où se multipliaient les différents trafics pour profiter des maigres sommes dont disposaient ces passagers généralement perdus dans un milieu peu familier. Le séjour dans les ports était, en particulier, précaire, et les compagnies britanniques s’emparèrent rapidement du problème dans leurs propres ports en faisant construire des hôtels d’émigrants spécialement conçus à leur intention. Or, la France garda très longtemps un net retard à ce sujet, la Compagnie générale transatlantique faisant construire son bâtiment havrais, l’Hôtel de Phalsbourg, en 1910 seulement²¹. Avant cela et même une fois l’hôtel ouvert, sa capacité étant insuffisante, la compagnie avait parfois affecté des navires en fin de carrière à une fonction d’hôtels flottants, à l’instar de *La Gascogne* durant ses dernières années.

À l’inverse, les compagnies britanniques investirent très tôt ce terrain dans leur propre pays, puis firent de même en France, la White Star, la Red Star et la Cunard Line s’étant associées pour ouvrir en 1922 à Octeville l’Hôtel Atlantique destiné aux

²¹ MARNOT, B., *Les villes portuaires maritimes en France, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Armand Colin, 2015.

émigrants embarquant sur leurs navires lors de leur escale cherbourgeoise²². En matière d'accueil à terre des migrants, les compagnies britanniques furent donc les plus efficaces, y compris en France où les initiatives de la Compagnie générale transatlantique furent plus modestes.

Ce manque d'intérêt apparent pour la politique migratoire est une impression souvent renforcée par les suites de l'histoire de la compagnie. Dans les années 1920, en effet, tandis qu'il devenait de plus en plus compliqué de transporter des migrants en grand nombre à cause des lois migratoires de plus en plus strictes aux États-Unis²³, la Transat vit sa place se consolider à la faveur de sa réputation auprès des classes plus aisées, mais aussi en profitant de la Prohibition qui contribua à conduire la clientèle américaine sur ses navires, poussée par l'attrait des grands crus. Ce revirement pourrait alors servir l'image d'une compagnie française visionnaire, qui aurait anticipé le tarissement des flux migratoires et aurait, des années en avance sur ses concurrentes, tenté de séduire une clientèle plus durable²⁴.

Pour flatteuse qu'elle soit pour la compagnie, cette hypothèse ne résiste cependant pas à l'examen de certains projets de construction, de même qu'aux objectifs affichés par la compagnie dans ses rapports au conseil d'administration dès les années 1880.

3.112 Des tentatives françaises pour rattraper la concurrence britannique.

Si la morphologie même des navires de la White Star et de la Cunard Line assurent que les compagnies usaient d'une grande part de leur énergie pour attirer des migrants à bord de leurs navires, la politique de la Compagnie générale transatlantique mérite d'être étudiée en détail pour être réellement comprise. On découvre en effet assez tôt une volonté réelle d'attirer également un maximum de passagers d'entrepont sur les navires de la compagnie. Dans le cadre de cette étude, ont été

²² BOSSER, A., « Les lieux de transit portuaires en Europe pendant la grande migration vers le continent américain (1850-1930) », dans BARZMAN, J., CASTELAIN, J.-P., WAUTERS, E., *L'escale portuaire entre mythes et réalités, de l'Antiquité au XXI^e siècle*, Rouen, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2014.

²³ Voir 3.13.

²⁴ RESCHE, A., « La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique », *Revue d'histoire maritime*, Paris, PUPS, n°18, 2014, p. 283-290.

examinés tous les rapports annuels du conseil d'administration aux assemblées générales des actionnaires de 1881 à 1946. Dès le premier rapport étudié, la question des migrants est évoquée et représente une part notable du compte rendu :

« Si nous considérons les divers chapitres de recettes, nous voyons que sur la ligne de New-York, nous avons un accroissement de près de 1 550 000 francs pour les passagers et de 1 400 000 francs pour les marchandises ; cette augmentation des recettes au point de vue des passages est due au grand nombre d'émigrants que nos paquebots transportent à New-York ; nous sommes heureux de constater un pareil résultat en présence de la quantité de lignes étrangères, qui se rendent des ports de l'Europe aux États-Unis. Ce résultat vient confirmer ce que nous vous disions l'année dernière au sujet du personnel de la flotte ; ce ne sont pas seulement nos navires et leurs installations confortables qui attirent les émigrants, c'est surtout la courtoisie avec laquelle ils sont reçus à bord et les soins dont ils sont entourés²⁵. »

À cette époque, le trafic transatlantique de la compagnie était assuré par les navires *Amérique, France, Labrador, Canada, Pereire, Ville-de-Paris* et *Saint-Laurent*, tous construits en 1865/1866 et rénovés au milieu de la décennie suivante²⁶. Les « installations confortables » tant vantées par le conseil d'administration peuvent néanmoins prêter à sourire, dans la mesure où l'entrepont des navires de la « Transat » était en réalité resté très précaire jusque dans les premières décennies du XX^e siècle. Comme ce sera détaillé dans la partie suivante, ces conditions de transport étaient en réalité très spartiates, réduites à de vastes dortoirs, et les interactions des passagers d'entrepont avec l'équipage devaient se faire réduites. Les témoignages relatifs aux traversées elles-mêmes, émanant des principaux intéressés sont néanmoins rares, et la globale précarité du transport de migrants à l'époque faisait que des améliorations très minimales pouvaient suffire à se distinguer. Ainsi, dans son volume de la série *Merchant Fleets* consacré à la compagnie, Duncan Haws ne mentionne même pas la capacité en migrants des navires de cette époque, indiquant dans sa fiche technique : « 130 1^{ère} classe, 55 2^e, 30 3^e, + entrepont²⁷ ».

²⁵ Rapport du CA à l'AG de 1881, cote 1997 004 5209 (AFL).

²⁶ *Idem*.

²⁷ HAWS, D., *French Line, op. cit.*, p.26.

Ces années 1880 virent le service transatlantique de la Compagnie générale transatlantique se renforcer. Le renouvellement de la convention postale liant l'entreprise à l'État, prévu pour 1883 et destiné à durer jusqu'en 1901, impliquait en effet de moderniser radicalement le matériel de la compagnie, ceci impliquant de grands frais. C'est dans ce cadre que fut d'abord mis en service, en 1883, *La Normandie*, prototype de ces navires de nouveau genre auquel succédèrent ensuite à partir de 1886 quatre autres paquebots : *La Champagne*, *La Bretagne*, *La Gascogne* et *La Bourgogne*. Tous cinq, tout comme le paquebot *La Touraine* qui les complète en 1893, ont une constitution relativement similaire et prévoient plusieurs centaines de places d'entrepont. À cette époque, le conseil d'administration s'interroge donc sur la question de l'émigration, évoquant ainsi la problématique du transport de migrants jusqu'au port :

« Le courant des émigrants se dirige toujours régulièrement sur nos paquebots du Havre. Pour nous assurer cette clientèle, nous faisons construire un train entier de wagons à huit roues, avec buffet et couloir central, système américain. Ce train ira chercher à Strasbourg et à Bâle les émigrants que nous transportons chaque semaine, pour les amener, sans transbordement et presque sans arrêts, avec le maximum d'économie pour eux, jusqu'au quai du Havre, en face des paquebots où ils doivent prendre passage pour les États-Unis²⁸. »

Si la France n'est donc pas elle-même terre d'émigration, la compagnie est prête à aller chercher les migrants où ils se trouvent et à les acheminer sur de longues distances, quand bien même ceci implique de desservir par le train la Suisse et l'Allemagne. La compagnie a, en effet et de longue date, des accords avec les compagnies ferroviaires, en particulier les chemins de fer de l'Ouest²⁹.

En novembre de la même année, un article de la revue *Le Génie civil* consacré aux trains transatlantiques mis en place par la Compagnie générale transatlantique et aux conditions de transport des migrants énonçait une partie des problèmes qui se posent à l'entreprise. L'article rappelait que le gouvernement américain se faisait de

²⁸ Rapport du CA à l'AG de 1884, cote 1997 004 5209 (AFL).

²⁹ La cote 1997 004 10178 (AFL) contient divers documents tenant aux rapports entre les deux entreprises : dossiers de presse sur les trains transatlantiques, préparatifs pour des trains spéciaux ; ainsi que la convention de 1895 signée entre les deux entreprises.

plus en plus exigeant quant aux critères d'admission et que les flux migratoires étaient de plus en plus maigres, et donc un enjeu de plus en plus âprement disputé. L'article rappelait ainsi que les traversées dans le sens des retours, pour les migrants qui, après avoir accumulé un certain pécule, rentraient au pays, étaient particulièrement intéressantes pour la compagnie française :

« La Compagnie transatlantique se préoccupe en ce moment de ce courant de retour de réimmigration ; elle voudrait l'attirer à elle pour remplir ses trains transatlantiques, qui reviennent à vide du Havre jusqu'à Bâle.

L'Allemagne est le pays qui fournit le plus d'émigrants [...]. La Suisse et l'Italie en fournissent également beaucoup. Le Tyrol en envoie quelques-uns, et la Compagnie transatlantique compte beaucoup sur la nouvelle voie de l'Arlberg pour les attirer sur ses lignes. Quant à la France, elle n'en fournit qu'en nombre relativement restreint³⁰. »

L'article insistait cependant sur la rude concurrence qui se tenait pour conquérir cette clientèle venant d'Europe centrale, fortement disputée entre compagnies au départ des ports allemands, belges et français.

« Pour se rendre en Amérique, les émigrants sont sollicités par plusieurs compagnies de transport ; chacune cherche à les attirer à elle, soit par des prix plus avantageux, soit par de meilleures conditions de confort. Les Compagnies allemandes se trouvant plus à leur portée, ce sont elles qui en reçoivent naturellement le plus grand nombre. La Compagnie transatlantique, qui transporte principalement des émigrants de la Suisse et de la partie de l'Allemagne avoisinant la France, est surtout en concurrence avec la Red Star Line d'Anvers. Celle-ci prend des prix un peu moins élevés pour la traversée d'Anvers à New York ; en outre, la distance de Bâle à Anvers étant moins considérable que celle de Bâle au Havre, le trajet par chemin de fer est moins coûteux, en raison surtout des tarifs belges qui sont inférieurs aux nôtres. Par contre, les paquebots transatlantiques offrent beaucoup plus de confort [sic] aux passagers et une traversée moins longue³¹. »

La concurrence était ainsi principalement représentée par la compagnie belgo-américaine Red Star Line, intégrée à l'International Mercantile Marine Company à

³⁰ TALENSIER, C., « Trains d'émigrants de la Compagnie générale transatlantique », *Le Génie civil*, vol. 6, n°3, 15 novembre 1884, p. 33-36. Un exemplaire est conservé dans les archives de la compagnie, cote 1999 004 1131 (AFL).

³¹ *Idem.*

partir de 1902³². Anvers, port particulièrement florissant en matière d'émigration, avait en effet un avantage certain sur le Havre, plus éloigné encore du point de départ des migrants. Quant aux clientèles scandinaves et irlandaises privilégiées par les compagnies britanniques, la Transat ne pouvait pas même espérer les conquérir. Tandis que la Cunard et la White Star firent arrêter leurs grands paquebots dans le port irlandais de Queenstown³³ jusqu'aux alentours de 1925, la Compagnie générale transatlantique ne s'y essaya jamais.

Le rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale de 1885 témoigne de cette volonté de reprendre la main par le biais de chemins de fer plus efficaces. Après avoir signalé une émigration en baisse (attribuée à des causes extérieures à la compagnie : crise et meilleures conditions de travail en Allemagne), le conseil y signalait ainsi :

« Nos relations à l'extérieur se sont encore développées dans une large mesure. [...] Pour les rendre plus faciles au public, de nouveaux traités ont été conclus avec les grandes Compagnies de chemin de fer, en France, en Angleterre, en Espagne, en Italie ; de nouvelles Agences ont été établies, et nous avons obtenu le concours de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits dans différentes villes, telles que Londres, Bruxelles, Rome, Florence, Francfort, Berlin, Vienne, etc.

En même temps se perfectionnait, comme vous le savez, Messieurs, le transport sur le Havre des passagers de 3^e classe venant de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Italie et de l'Autriche. Les voitures spéciales, que nous avons fait construire avec buffets, ont été divisés en deux trains, l'un partant chaque semaine de Bâle ou de Berne, avec les voyageurs de l'Allemagne, de la Suisse et bientôt de l'Autriche et du Tyrol, l'autre venant de Modane, après avoir concentré tous les voyageurs italiens³⁴. »

Les clientèles d'Europe centrale et méridionale étaient donc bel et bien ciblées, avec la ferme intention de les diriger vers le Havre au détriment de la Red Star Line, des lignes Méditerranéennes de la Cunard, et des compagnies allemandes encore modestes. Du reste, la même année, la compagnie annonçait établir un important maillage d'agences aux États-Unis :

³² FINCH, V. E., *op. cit.*

³³ Aujourd'hui Cobh.

³⁴ Rapport du CA à l'AG de 1885, cote 1997 004 5209 (AFL).

« Enfin, notre représentation dans toutes les villes des États-Unis s'est fortifiée par la création, dans chaque État, d'Agences directes, qui devront augmenter nos moyens d'action et faire connaître partout nos services et leurs avantages. Cette organisation fonctionnera déjà depuis plusieurs mois au moment de l'installation complète de nos paquebots à grande vitesse ; elle permettra d'opposer à une concurrence toujours plus active des efforts toujours plus puissants³⁵. »

Il s'agissait ici d'avoir un fonctionnement opérationnel pour l'arrivée en 1886 des quatre nouveaux navires de la compagnie, nettement plus coûteux à exploiter et qui devaient donc attirer une grande clientèle. Du point de vue de l'émigration, l'établissement d'agences américaines n'était pas non plus anodin. Les transatlantiques de l'époque faisaient en effet des traversées dans le sens ouest-est avec un entrepont quasiment vide. Un des enjeux était donc aussi de séduire d'anciens migrants installés aux États-Unis lorsque ceux-ci choisissaient de retourner, ponctuellement ou non, dans leur pays d'origine.

Dans les années qui suivirent, le conseil d'administration se révéla très attentif au nombre de migrants voyageant sur les navires de la compagnie : des totaux annuels globaux reviennent ainsi régulièrement dans les rapports. Ces totaux sont néanmoins difficiles à mettre en perspective du nombre de passagers total : on ne les retrouve que de manière irrégulière, et ils sont donnés sans distinction de ligne. Dans la mesure où, en 1880, la compagnie générait la moitié de ses revenus par la ligne Marseille-Alger, faire parler ces chiffres au-delà des tendances générales est impossible.

On peut néanmoins, à travers ces rapports, suivre l'évolution du point de vue de l'entreprise. Ainsi, lors de la réunion de 1898, après avoir mentionné une crise mondiale qui entravait les compagnies (due notamment à l'entrée en vigueur de nouveaux tarifs douaniers aux États-Unis), le rapport revient sur la question des migrants :

« La concurrence sur cette ligne [de l'Atlantique Nord] a été plus active que jamais ; toutes les Compagnies s'en sont ressenties, et la nôtre est

³⁵ *Idem.*

certainement une des moins éprouvées, surtout en ce qui concerne le mouvement des passagers et émigrants.

Nos principales sources pour l'émigration sont toujours la Suisse et l'Italie ; pourtant depuis quelques temps, nous embarquons beaucoup de passagers de cette catégorie venant par la voie de Marseille, et en outre nous créons en ce moment une organisation nouvelle en Allemagne pour étendre encore notre service d'émigration³⁶. »

À l'approche du XX^e siècle, loin de rejeter le transport de migrants comme une activité secondaire, il s'agissait en réalité d'une part importante de la compagnie, régulièrement mentionnée. Ainsi, le rapport de 1900 signale encore une augmentation les deux années précédentes : 18 000 émigrants ont voyagé sur les paquebots de la compagnie en 1898, 23 000 l'année suivante³⁷. En 1901, faisant le bilan de l'année précédente, le rapport mentionne l'entrée en service de *La Lorraine* et celle, prochaine, de *La Savoie*, qui accompagnent un fort essor sur la ligne de l'Atlantique Nord. Sans donner, malheureusement, de précisions, le rapport signale : « Aussi, c'est surtout à l'émigration que nous devons les meilleurs résultats, puisque pour cette branche de notre exploitation nous avons eu des recettes que nous n'avions encore jamais atteintes³⁸. » L'année suivante, le rapport se faisait tout aussi enthousiaste :

« Le mouvement de passagers de 3^e classe a été très important, puisque nous sommes arrivés à un chiffre que nous n'avions encore jamais atteint. Pour développer ce trafic, nous avons créé de nouvelles agences à l'étranger. Les résultats que nous avons ainsi obtenus nous ont amenés, pour faire face aux demandes qui nous étaient adressées, à effectuer deux voyages supplémentaires³⁹. »

Malheureusement, le détail de ces agences est très mal connu. Les cotes relatives aux migrations dans les fonds de la Compagnie générale transatlantique conservés par l'association French Lines sont peu nombreuses, et les rares traces de ces agences concernent celle d'Helsinki, datent de 1931, et ne parlent que de

³⁶ Rapport du CA à l'AG de 1898, cote 1997 004 5209 (AFL).

³⁷ Rapport du CA à l'AG de 1900, cote 1997 004 5209 (AFL).

³⁸ Rapport du CA à l'AG de 1901, cote 1997 004 5209 (AFL).

³⁹ Rapport du CA à l'AG de 1902, cote 1997 004 5209 (AFL).

problèmes de gestion courante⁴⁰. La période fut, dans tous les cas, à l'augmentation constante puisque de 1899 à 1902, le nombre de migrants transportés par la compagnie passa de 23 000 à 76 000⁴¹. Si l'offensive méditerranéenne de la Cunard et de la White Star entrava la progression de la compagnie française dans les temps qui suivirent, cette pénalité resta en réalité de courte durée malgré sa grande ampleur sur le moment. Ainsi, en 1906, 90 000 migrants furent transportés sur un total de 330 000 passagers, toutes lignes confondues. L'année suivante, la barre des 100 000 était dépassée⁴². Cette reprise était justifiée par des accords avec les compagnies concurrentes, que la compagnie signalait avoir mis en place à la suite du renforcement de la Cunard en Méditerranée sans en donner de détails.

La Compagnie générale transatlantique renforça également sa volonté d'investir dans des navires spécialement dédiés au transport de migrants, plus lents et donc plus économiques. De tels navires s'apparentent à des paquebots plus anciens des compagnies britanniques, tels que le *Carpathia* de la Cunard ou encore, le plus ancien *Cymric* de la White Star Line⁴³. Dans le cas de la Transat, c'est en 1908 que fut mis en service le *Chicago*, ainsi décrit dans le rapport du conseil d'administration de l'année suivante : « Le *Chicago* [...] est un grand paquebot d'une vitesse en service de 15 nœuds, qui transporte 314 passagers de deuxième classe et 1 267 émigrants, et qui a de grandes capacités en marchandises⁴⁴. »

L'objectif d'un tel navire est multiple. D'une part, en voyageant lentement, il permet d'économiser du combustible. Pour des migrants et une partie des passagers de deuxième classe, la vitesse n'est pas un facteur déterminant, comme cela a été expliqué au chapitre 2. L'économie peut alors se répercuter sur le prix des billets, et donc attirer une clientèle plus nombreuse. De plus, en n'ayant pas d'installations de

⁴⁰ 1999 004 1132 (AFL).

⁴¹ Rapport du CA à l'AG de 1903, cote 1997 004 5209 (AFL).

⁴² Rapports du CA à l'AG de 1907 et 1908, cote 1997 004 5209 (AFL).

⁴³ Mis en service en 1898, le *Cymric* devait à l'origine être le plus gros cargo transporteur de bétail de la White Star Line, s'inscrivant dans la continuité d'une série débutée dix ans plus tôt avec le *Cufic* et le *Runic*. Ces navires avaient pour vocation de transporter à la fois des animaux vivants et d'importantes cargaisons, mais aussi, en dernier recours, des passagers dans des conditions précaires. Cependant, la pratique de transporter des passagers dans de telles conditions étant mal vue, et le transport de bétail étant de moins en moins rentable, il fut décidé de consacrer le *Cymric* au transport d'émigrants. DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 65-66.

⁴⁴ Rapport du CA à l'AG de 1909, cote 1997 004 5209 (AFL).

première classe, le navire dispose de plus de place, ce qui peut ainsi permettre un plus grand confort pour les classes inférieures. Malheureusement, ces navires destinés à une clientèle peu prestigieuse sont très peu documentés : hormis des photographies d'extérieur, les archives de l'association French Lines ne contiennent aucun document relatif au *Chicago*. Les plans du navire, notamment, semblent avoir disparu, de même que les photographies d'intérieur et d'hypothétiques brochures promotionnelles. Il est donc impossible de savoir comment s'organisait ce navire.

En 1911, le succès du *Chicago* conduisit à la mise en service d'un navire de même type, mais plus moderne, le *Rochambeau*. Celui-ci pouvait accueillir 428 passagers de 2^e classe et 1 450 émigrants, dont 200 logés dans des cabines et non plus dans des dortoirs⁴⁵. Le *Rochambeau* est légèrement mieux connu que son prédécesseur : c'est en effet devenu un précurseur en matière de « *cabin-ships* »⁴⁶, utilisé jusque dans les années 1930. Malheureusement, les seuls rapports de voyage le concernant datent de la toute fin de sa carrière, à une époque où le transport de migrants n'était que marginal⁴⁷. Un plan incomplet conservé montre néanmoins une nette amélioration en la matière, avec des installations communes spécialement destinées aux passagers de troisième classe⁴⁸.

Il apparaît donc clairement que la Compagnie générale transatlantique cherchait à s'imposer sur le terrain de l'émigration. Ce n'est pas par manque de volonté, mais plus pour une question de moyens, que son action dans le transport de migrants est restée marginale en comparaison de celle des compagnies concurrentes. En réalité, les rapports du conseil d'administration, qui reviennent régulièrement sur la question, ainsi que la construction de navires tels que le *Chicago* et le *Rochambeau* prouvent que l'entreprise, loin de négliger l'émigration, considérait cette question comme centrale et cherchait à rattraper son retard.

Ce retard tenait notamment à un problème de taille. Comme l'a démontré le tableau comparant les paquebots des différentes compagnies à des époques données,

⁴⁵ Rapport du CA à l'AG de 1911, cote 1997 004 5209 (AFL).

⁴⁶ Voir partie 3.2 : les « *cabin ships* » sont des navires plus lents que les paquebots express, tout en proposant un confort équivalent ou supérieur. Ils ont connu leur heure de gloire dans les années 1930, la Transat en possédant plusieurs, notamment le *Champlain*.

⁴⁷ Rapports de voyage du *Rochambeau* en 1933 à la cote 1997 004 5136 (AFL).

⁴⁸ 1997 004 9091 (AFL).

la Transat utilisait des paquebots nettement plus modestes, la faute à une construction navale française moins audacieuse, certes, mais surtout à un port du Havre qui handicapait sérieusement l'entreprise. Le sujet est ainsi mentionné dans le rapport du conseil d'administration de 1914, lorsque vient la question du paquebot qui doit succéder au *France* de 1912 (le futur *Paris*).

« Comme vous le savez, nous avons mis en chantier, en septembre dernier, un grand paquebot qui aura des dimensions supérieures à celles de *France* et qui entrera en service en 1916, conformément aux dispositions du cahier des charges de notre nouvelle convention. Ce paquebot qui doit être exploité dans le bassin en construction au Havre nous permettra d'inaugurer un programme beaucoup plus avantageux pour notre Compagnie.

[...]

Notre futur grand paquebot, avec ses dimensions, pourra, chaque fois qu'il sera en service, prendre à son bord tous les passagers et toutes les marchandises que nous pouvons espérer avoir chaque semaine. Nous attendons donc de bons résultats de l'exploitation avec cette nouvelle formule, beaucoup plus rationnelle⁴⁹. »

Avec le *Paris*, la Compagnie générale transatlantique espérait pouvoir transporter plus d'un millier de migrants par traversée à partir de 1916. Le paquebot restait néanmoins bien modeste en comparaison de ses concurrents immédiats (233 mètres de long, 34 600 tonneaux de jauge brute), et sa mise en service fut repoussée à 1921 par la Première Guerre mondiale. À sa mise en service effective, les immenses dortoirs, déjà fortement datés en 1913⁵⁰, étaient totalement hors de propos alors que les États-Unis durcissaient leur politique migratoire⁵¹.

Cinquième compagnie en termes de transports de migrants en 1913, meilleure année pour le trafic transatlantique⁵², la C.G.T. cherchait néanmoins à s'imposer en la matière et si elle ne parvint à s'imposer face à sa concurrence, cela tient avant tout à un réel retard technique qui se retrouve également dans la précarité de ses installations.

⁴⁹ Rapport du CA à l'AG de 1914, cote 1997 004 5209 (AFL).

⁵⁰ Voir partie 3.12.

⁵¹ Emergency Quota Act du 19 mai 1921.

⁵² BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 155-162.

Les conditions de transports des migrants entre les différentes compagnies méritent en effet d'être étudiées plus en détail, de même que l'influence des législations sur la question, afin de mieux saisir les évolutions et différences de part et d'autres de la Manche.

3.12 Un transport difficile, soumis aux législations extérieures

Entre les années 1890 et la fin du flux migratoire, au milieu des années 1920, les conditions de transport des migrants évoluent de façon radicale et à un rythme qui diffère radicalement selon les compagnies. Malheureusement, ces conditions sont souvent mal documentées au-delà des images d'Épinal. Celles-ci sont souvent très évocatrices et renforcées encore par le cinéma qui a fortement contribué à mythifier ces traversées. S'est ainsi perpétuée jusqu'à nos jours cette image tantôt idyllique, tantôt misérabiliste du voyage de ces émigrants en quête d'une vie meilleure, la traversée servant généralement d'entrée en matière à l'évocation du rêve américain, qu'il s'agisse de le consolider ou de le critiquer.

Un exemple récent est celui du film *Titanic*, de James Cameron (1997) qui, par son immense audience, a contribué à replacer les grands paquebots du début du XX^e siècle au cœur de l'imaginaire collectif. Sur fond de classique histoire d'amour impossible entre des individus de classes sociales différentes, le film est aussi prétexte à une vision binaire de l'opposition entre des riches passagers hautains et antipathiques d'une part, et les pauvres migrants au bon cœur, débordants de joie de vivre. Cette opposition aussi simpliste qu'historiquement fautive a néanmoins séduit le public, au point que le caractère « engagé » du film a été mentionné par la presse comme raison de son succès, ce qui n'a pas été sans soulever quelques moqueries⁵³.

Cette image mythifiée de l'émigrant est loin d'être récente et, déjà, en 1943, la propagande nazie l'utilisait pour louer le courage des migrants de provenance germanique ou nordique face aux lâches millionnaires anglais et américains, dans *Titanic* d'Herbert Selpin et Werner Klingler, ouvrage de commande de Joseph

⁵³ FRANK, T., « Titanic et lutte des classes », *Le Monde diplomatique*, août 1988, p. 21.

Goebbels⁵⁴. Répétés, ces clichés sur la vie dans l'entrepont sont encore présents dans l'imagerie populaire et très demandés dans les musées et conférences liées au sujet. C'est ainsi que lors de son éphémère projet de construire une réplique commercialement viable du *Titanic*, l'homme d'affaires et politicien australien Clive Palmer a, entre autres attractions, promis qu'il serait possible de passer une nuit en troisième classe et d'y manger un « véritable ragoût irlandais »...

Ceci montre encore le pouvoir évocateur de ces images régulièrement reproduites, et qui peuvent difficilement être contrebalancées par la recherche historique. En effet, les conditions de traversée elles-mêmes sont, finalement, peu connues. Les témoignages de migrants sont rares, et concernent généralement les buts du voyage, mais pas la traversée elle-même, moment somme toute sans grand intérêt comparé aux projets de vie qui s'annoncent de l'autre côté de l'océan. La documentation émanant des compagnies elles-mêmes est souvent parcellaire, elle-aussi. Alors que les installations de première et de deuxième classe sont détaillées par le menu, l'entrepont n'a généralement le droit qu'à quelques lignes rapides, quand il est simplement mentionné.

Les plans des navires sont, généralement, la meilleure source d'information. Ils permettent en effet de connaître la taille des logements, leur type, leur répartition, le nombre de sanitaires et la nature des espaces publics (quand ils existent). Ces plans ne sont pas toujours courants, néanmoins, et sont parfois parcellaires. Il arrive ainsi qu'il ne subsiste que des plans destinés aux passagers de première classe, qui ne font donc figurer que leurs installations. Les grands paquebots du début du XX^e siècle (*Lusitania* et *Mauretania*, *Olympic* et *Titanic*) sont en revanche bien mieux documentés.

Le cas de ce dernier apporte par ailleurs, comme souvent, un supplément de témoignages permettant de mieux appréhender les conditions de traversée. Ceux-ci ne sauraient cependant être exhaustifs : ils détaillent en effet la vie sur ce qui était alors le meilleur navire en service, et durant une traversée que sa conclusion dramatique a rendu inoubliable, en magnifiant parfois certains souvenirs. Autre source d'information indirecte, l'évolution des législations guidant le transport de passagers, qui

⁵⁴ Ce film a fait l'objet d'une analyse détaillée dans FIEBING, M., *Titanic (1943), Nazi Germany's Version of the Disaster*, Books on Demand, 2012. L'ouvrage a été publié conjointement en version allemande.

conduisaient les compagnies à devoir revoir leurs installations, souvent à contrecœur et au prix d'une chute du nombre de personnes transportées.

3.121 Gestion de l'espace et évolution du confort offert

L'étude des plans des paquebots offre une vision claire des espaces alloués aux passagers des différentes classes. Malheureusement, ceux-ci sont assez rares. Les plus importants navires de la période étudiée, notamment le *Lusitania*, le *Mauretania*, l'*Olympic* et le *Titanic* sont bien connus, notamment grâce aux revues spécialisées qui les ont décrits en détail à leur sortie⁵⁵.

Dans le cas de la Compagnie générale transatlantique, les données sont très restreintes. Dans le cadre de cette étude, ont pu être consultés des documents relatifs aux paquebots de la série *La Champagne* (1886, utilisés jusque dans les années 1900), *La Lorraine* (1900, utilisé jusqu'après la Première Guerre mondiale), *La Provence*, et le *France* de 1912. Il ne semble exister en revanche aucun document permettant de détailler les intérieurs du *Chicago*, ce qui minimise notre connaissance des paquebots consacrés majoritairement à ce transport⁵⁶. Un plan du *Rochambeau* semblant dater de 1911 permet néanmoins d'aborder également cette thématique moins connue.

Concernant la Cunard Line, hormis le *Lusitania* et le *Mauretania*, aucun plan comprenant les parties de troisième classe n'a pu être consulté. Des documents permettent néanmoins de connaître ce qu'il en était sur le *Franconia* et le *Laconia*, navires spécialisés dans le transport de migrants au début des années 1910. Bien que rendu célèbre par son rôle dans le naufrage du *Titanic*, le *Carpathia* n'a pas pu être aussi documenté qu'espéré⁵⁷.

Enfin, les archives de la White Star Line sont encore plus parcellaires, mais il subsiste des brochures relatives à certains navires (notamment les *Big Four*, mais aussi

⁵⁵ Le *Lusitania* et le *Mauretania* ont été dépeints dans le détail par la revue *Engineering*, dans un numéro chacun, réédités en 1986 par Mark D. Warren. L'*Olympic* et le *Titanic* ont pour leur part été présentés par *The Shipbuilder* en 1911, réédité en fac-similés en 2009.

⁵⁶ Voir 3.112 pour plus d'information sur l'émergence de ces navires.

⁵⁷ Des reproductions de plans du *Carpathia* sont en vente sur le site de la Titanic Historical Society, mais ne concernent que la première classe. George Behe a également recueilli tous les témoignages émanant du *Carpathia* dans le cadre du naufrage du *Titanic* dans son ouvrage *Voices from the Carpathia: Rescuing the Titanic* (The History Press, 2015), mais le navire effectuait alors une traversée de l'Amérique à l'Europe, qui n'est que peu comparable avec ses voyages dans l'autre sens.

le plus ancien *Teutonic*) et, de façon générale, aux services de la compagnie au début du XX^e siècle. L'ensemble de ces documents permet de dresser une image partielle mais déjà claire de l'évolution des pratiques.

Les navires de la fin du XIX^e siècle s'illustraient par un confort très précaire pour leurs passagers d'entrepont. Ceux-ci étaient, de longue date, relégués aux extrémités du navire. C'est lors de la conception de l'*Oceanic* et de ses jumeaux par les chantiers Harland & Woff, au début des années 1870, qu'il a été décidé de laisser les parties centrales des navires aux classes les plus élevées : cet endroit est en effet celui où les mouvements du navire se font le moins sentir. Ceci apportait également des avantages nets en termes d'aménagement : ces espaces sont en effet plus spacieux et donc adaptés aux grandes salles communes. Déjà sur l'*Oceanic*, donc, les logements de troisième classe étaient relégués aux extrémités, les hommes célibataires étant logés à l'avant du navire, tandis que les femmes seules et familles l'étaient à l'arrière, le but étant notamment d'éviter de potentiels viols⁵⁸. De façon intéressante, Roy Anderson mentionne dans son histoire de la White Star une brochure de la compagnie faisant la promotion de l'*Oceanic*, qui précisait que l'entreprise garantissait aux passagers de première classe une couchette et des repas préparés par l'équipage. Ceci sous-entend, de fait, que ces prestations n'étaient pas garanties aux mille passagers d'entrepont potentiellement transportés, idée renforcée par l'absence totale d'installations communes⁵⁹.

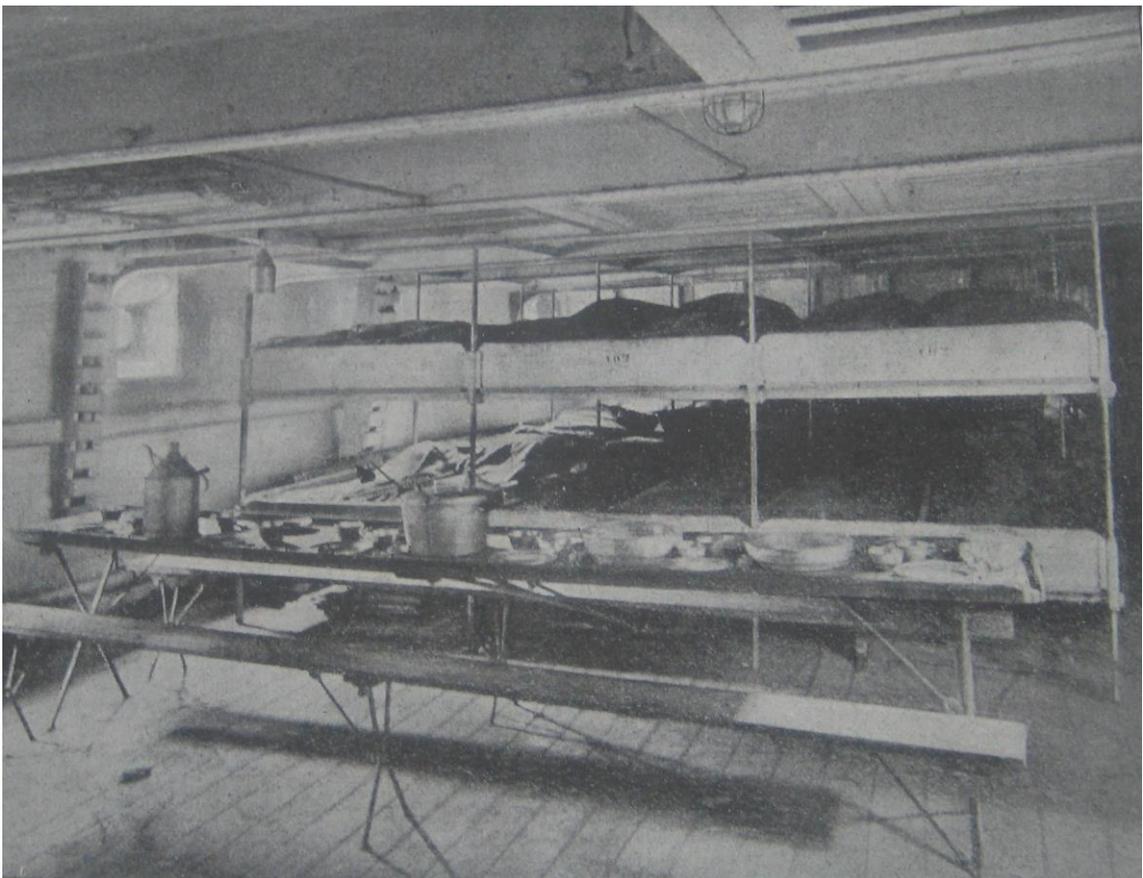
Quinze ans plus tard, lorsque la Compagnie générale transatlantique mit en service *La Champagne*, *La Gascogne*, *La Bretagne* et *La Bourgogne*, en 1886, les choses n'avaient guère évolué. L'année suivante, un dossier de la revue *Les grandes usines de Turgan* présentait ainsi les nouveaux paquebots du service express de la Transat. La troisième classe n'y est que brièvement présentée lors d'une description du « deuxième entrepont », deuxième pont intérieur en partant du haut du navire, et pont le plus bas abritant des passagers. La description est ainsi :

« Arrivons maintenant à l'entrepont inférieur ou 2^e entrepont. Il sert à abriter les passagers de 3^e classe au nombre de 900, une portion de l'équipage,

⁵⁸ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 44.

⁵⁹ *Idem*, p. 46.

etc... Cet entrepont comprend à l'avant un poste pour le reste de l'équipage, puis la cambuse principal dans la partie centrale, par le travers de la machine, deux postes de 70 chauffeurs et soutiers et un poste pour 48 domestiques. Tout le reste est réservé au logement des 900 passagers de 3^e classe. Ils couchent dans des lits superposés sur deux rangs et démontables ; dans chaque poste sont installées les tables nécessaires aux repas. Lorsque ces postes sont inoccupés, on peut démonter les tables et les couchettes et y placer des marchandises légères⁶⁰. »



L'entrepont du paquebot *La Bourgogne*, dans les années 1880/1890.

(*Le Monde illustré*, extrait tiré des archives French Lines)

C'étaient donc des dortoirs sommaires, où étaient également pris les repas, sans qu'il soit précisé s'ils étaient préparés par la compagnie ou, plus probablement, s'ils étaient à la responsabilité des passagers par leurs propres moyens. La possibilité de transformer les dortoirs en cales est justifié par l'inégalité criante du nombre de

⁶⁰ 1999 051 0001 (AFL).

passagers transportés entre les voyages est-ouest et les voyages ouest-est. Lors de ces derniers, le manque de passagers pouvait ainsi être compensé par une cargaison supplémentaire.

Les plans de *La Gascogne* (vraisemblablement les seuls plans de la série conservés dans les fonds de l'association French Lines) confirment cet état de fait en présentant onze dortoirs pour les passagers de troisième classe, le plus petit (situé dans la poupe) abritant 19 personnes potentielles, et les plus vastes dépassant la centaine d'occupants, ou pouvant en abriter une quarantaine ou autour de 70. Chacun contenait également, d'après les plans, de grandes tablés et une armoire contenant vraisemblablement du matériel, le meuble étant trop réduit pour servir aux affaires de tant d'occupants. Seuls locaux sanitaires présents, deux petites pièces contenant des « bancs creux » en nombre très réduit montrent que les conditions d'hygiène à bord étaient très mauvaises pour les passagers de troisième classe⁶¹. Non daté, ce plan de *La Gascogne* pourrait correspondre à une époque ultérieure : le navire a en effet poursuivi sa carrière sur l'Atlantique Nord jusqu'en 1911 et été refondu en 1894. Il est vraisemblable que le plan date d'après cette refonte : le nombre de passagers de troisième classe transportables est en effet indiqué comme étant de 637, ce qui tranche avec les 900 annoncés en 1887⁶².

Outre le manque d'espaces sanitaires et l'absence vraisemblable de repas fournis par l'équipage, *La Gascogne* et ses jumeaux ne proposaient par ailleurs pas d'espaces de sociabilité à leurs passagers de troisième classe. Ils avaient néanmoins accès à une portion (réduite) du pont supérieur, lorsqu'ils désiraient quitter leurs locaux à l'air vraisemblablement étouffant. La revue citée plus haut expliquait ainsi : « Quant aux passagers de 3^e classe, des échelles spéciales leur permettent de se rendre sur le pont supérieur où ils peuvent se promener⁶³. » Cet espace n'est pas précisé sur le plan de *La Gascogne* (contrairement à la promenade de première classe, qui occupe la partie centrale du pont), mais la configuration des accès au pont laisse penser que la partie réservée à la troisième classe était située à l'extrême poupe du

⁶¹ Voir 3.123

⁶² 1997 004 5847 (AFL).

⁶³ 1999 051 0001 (AFL).

navire, sur une section d'une longueur inférieure au tiers de la partie réservée à la première classe⁶⁴.

Il est difficile de savoir quelle fut l'évolution à bord de *La Touraine*, le paquebot suivant de la compagnie. Le seul plan conservé est en effet en trop mauvais état pour être exploité⁶⁵. Cependant, la connaissance des navires suivants laisse supposer qu'il n'y eut pas d'amélioration notable. En effet, en 1900, *La Lorraine* et son sister-ship, *La Savoie* n'apportaient aucune nouveauté par rapport à leurs prédécesseurs de quinze ans, en ce qui concerne les installations de troisième classe. La capacité de la troisième classe était, certes, réduite (environ 400 personnes), mais le confort restait aussi précaire.

Les plans conservés, datés cette fois-ci de 1900, placent toujours la troisième classe au deuxième entrepont, mais elle est cette fois-ci coupée en deux parties, à l'avant et à l'arrière, le centre étant occupé par les logements de l'équipage et de vastes locaux des machines. Tous sont répartis en quatre dortoirs : tout à l'arrière, un dortoir peut accueillir 42 femmes seules. Il est contigu à un autre conçu pour 140 personnes voyageant en famille. Dans la partie avant, un dortoir pour 148 passagers en familles jouxte une soute à charbon, et est contigu au dortoir des hommes seuls, d'une capacité de 70 passagers. Les plans des dortoirs avant comprennent également mention de leur capacité en marchandises, indiquant que seuls les dortoirs arrière étaient permanents. Comme sur les navires précédents, aucun réfectoire n'est prévu, et ne restent que de grandes tablées. La contraste avec la première classe est d'autant plus saisissant que les plans montrent en revanche, un pont au-dessus, une salle à manger réservée aux enfants (installation qui, même dix ans plus tard, n'était pas proposée par les paquebots britanniques).

Comme dans le cas de *La Gascogne*, les seuls espaces sanitaires sont deux petits locaux situés à l'arrière, deux ponts plus haut, séparés par sexe, et contenant des « bancs creux », accompagnés de deux locaux proposant quelques lavabos. Leur nombre et leur situation très discrète semble en totale disproportion par rapport aux 400 passagers susceptibles de les utiliser. Un local était également destiné à accueillir

⁶⁴ 1997 004 5847 (AFL).

⁶⁵ 1997 004 5841 (AFL).

les provisions des passagers, confirmant que les émigrants devaient se nourrir par leurs propres moyens⁶⁶. Même à la fin de sa carrière, *La Lorraine* restait encore un navire très précaire : un plan de renumérotage daté de 1919 montre des dortoirs plus petits (entre 8 et 32 personnes dans le secteur des femmes seules, seul représenté sur ce plan partiel) et mentionne que, sur un total de 552 passagers de 3^e classe, *La Lorraine* n'en abritait que 62 en cabines. 150 passagers étant mentionnés comme étant logés au premier entrepont, on peut déduire malgré l'absence du plan complet que le paquebot, en fin de carrière, avait été converti pour transporter principalement des migrants⁶⁷.

En 1906, *La Provence* offrait vraisemblablement des installations proches à ses passagers de troisième classe. Il n'en reste malheureusement pas de plan. Une brochure en anglais présentant les installations ne consacre que quelques lignes à la troisième classe, dans sa rapide présentation du second entrepont : « Le deuxième entrepont est le domaine des chaudières et des machines [...]. Dans ses lits intelligemment disposés il peut loger 542 passagers de troisième classe, sans parler des postes d'équipage [...]. » Aucun détail complémentaire ne peut informer d'une possible évolution positive des installations⁶⁸.

Le retard de la Compagnie générale transatlantique apparaît ici nettement : en 1889, un article de la revue *Ocean, Magazine of Travel* disait ainsi du *Teutonic*, fraîchement mis en service par la White Star Line :

« Si les installations destinées aux passagers de l'entrepont ont toujours été un des points forts des navires de la White Star, le *Teutonic* est, en de nombreux aspects, un net progrès en comparaison aux plus anciens navires. L'isolement total des hommes et femmes célibataires à chaque extrémité du navire, et les couples mariés dans leurs propres quartiers, en cabines de quatre à six couchettes, des accès séparés, des placards et toilettes dans chaque secteur, une baignoire pour les femmes et enfants, un fumoir pour les hommes ; et l'office confortable de l'entrepont qui apporte une provision constante d'eau chaude et d'autres avantages, est disponible pour tous ceux qui en ont le besoin.

⁶⁶ 1997 004 5842 (AFL), plans toilés (1900).

⁶⁷ 1997 004 5842 (AFL), plan de renumérotage (1919).

⁶⁸ 1997 004 6082 (AFL).

Comme dans toutes les autres parties du navire, l'entrepont est éclairé à l'électricité. Ces installations peuvent accueillir environ 750 passagers, sans les entasser ou les incommoder, dans ces locaux très bien équipés⁶⁹. »

Avec ses quelques cabines familiales et son fumoir, le *Teutonic* proposait en 1889 ce qui n'était toujours pas mentionné sur *La Provence* en 1906. En supposant que ce dernier navire n'ait réellement pas eu de telles installations (qui auraient vraisemblablement été mentionnées dans les brochures promotionnelles), la compagnie française n'aurait rattrapé son retard sur sa rivale qu'avec le *Rochambeau* et le *France*, plus de vingt ans plus tard.

Cette politique était d'ailleurs particulièrement profitable à la White Star : en 1896, la revue française *À travers le monde* écrivait ainsi : « C'est [...] à Liverpool que s'est embarqué le plus grand nombre d'émigrants : 52 449, dont la Cunard Line a pris 21 724, la White Star 30 725⁷⁰. » Le fait que la compagnie française ne soit même pas mentionnée dans le paragraphe ayant trait au transport de migrants, alors même que la revue, française, cherche par ailleurs à défendre les intérêts du pavillon national, suffit à confirmer le retard alors accumulé.

À la même époque que *La Lorraine*, *La Savoie* puis *La Provence*, la White Star Line mit en service ses « *Big Four* », une série de quatre paquebots se démarquant par leur taille et leur confort, mais aussi par une vitesse modérée : le *Celtic* (1901), le *Cedric* (1903), le *Baltic* (1904) et l'*Adriatic* (1907). Dépassant pour la première fois les 20 000 tonnes, le *Celtic* fut le premier navire à surpasser le record du *Great Eastern*, quarante ans plus tôt, et sa troisième classe pouvait accueillir plus de 2 000 passagers. Cette capacité théorique fut, bien entendu, rarement atteinte, mais le *Celtic* n'en reste pas moins le détenteur du record de la plus grosse traversée jamais enregistrée par la White Star Line en temps de paix, transportant lors d'un voyage de 1904 un total de 1 957 passagers (plus que sa capacité théorique)⁷¹. Ce pari était loin d'être gagné d'avance et l'idée d'une troisième classe pouvant transporter plus de 2 000 personnes

⁶⁹ « *The White Star Liner Teutonic* », *Ocean: Magazine of Travel*, Vol. III, No. 2, septembre 1889, Page 41. Accessible dans la base des archives Gjenjvick Gjonvick, au lien suivant :

<http://www.gjenjvick.com/SteamshipLines/WhiteStarLine/1889-Teutonic-ShipHistory.html>

⁷⁰ « Les voyages transatlantiques en 1895 », *A travers le monde*, Paris, Hachette, 1896, p. 87.

Consultable sur Gallica.

⁷¹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., 96.

par traversée avait laissé la presse dubitative. Du reste, la White Star Line elle-même semble avoir inversé par la suite sa tendance : bien que plus gros de deux à trois mille tonnes que le *Celtic* et le *Cedric*, le *Baltic* et l'*Adriatic* furent conçus pour transporter un peu moins de passagers de troisième classe, les classes supérieures bénéficiant de plus d'espace⁷². La promotion de la troisième classe est par ailleurs très secondaire : dans une brochure de 1909 sur les *Big Four*, celle-ci n'est que mentionnée, sans même être qualifiée de particulièrement confortable, ce que font généralement ces documents tout en prenant un soin attentif à rester dans le vague⁷³.

Une brochure de 1907 concernant globalement la compagnie comporte en revanche toute une partie consacrée à la troisième classe qui mérite d'être reproduite et analysée :

« L'époque démocratique dans laquelle nous vivons demande des efforts constants de la part des compagnies maritimes pour offrir rien de moins que le mieux aux clients de troisième classe ; et il est bien connu que la White Star Line a, depuis ses débuts, été un précurseur pour de nombreuses améliorations, avec pour conséquence que durant les années passées, elle a transporté le plus grand nombre de passagers de troisième classe de ces rivages jusqu'à New York.

Par le passé, les installations consistaient uniquement en ce qu'on peut nommer des dortoirs ouverts, tandis que ce sont désormais de bonnes et spacieuses cabines séparées ; et le passager de troisième classe est mieux traité de la plupart des points de vue que le passager intermédiaire d'il y a vingt ans, tandis que le tarif n'est pas supérieur à ce que payait son prédécesseur de l'entrepont.

La salle à manger est désormais à l'image de son nom, une salle spécialement conçue dans laquelle on peut dîner ou partager un repas, et non plus un espace du navire qui peut servir à la fois de dortoir, de réfectoire et de salon. Il est désormais de coutume sur tous les navires de la White Star que les passagers de troisième classe soient servis durant les repas par des stewards,

⁷² HAWS, D., *White Star Line, op. cit.*, p. 58.

⁷³ « *The Famous Big Four of the New York-Liverpool Service* », brochure de 1909. Accessible dans la base des archives Gjenvick Gjonvick, au lien suivant : <http://www.gjenvick.com/HistoricalBrochures/WhiteStarLine/1909-04-16-Brochure-TheFamousBig4-NewYork-Liverpool.html>

comme dans les autres classes, et cette innovation s'est révélée plus qu'appréciable aux yeux des clients de la compagnie.

Le salon de lecture ou de divertissement, avec le luxe d'un piano, est une concession moderne qui est très appréciée, et qui apporte beaucoup de joie aux femmes et enfants de cette classe. Le fumoir est un réel avantage pour le passager masculin qui, même lorsqu'il ne succombe pas lui-même à l'usage du tabac, aime la compagnie des amateurs de l'herbe. [...] L'introduction de cabines séparées, confortablement meublées, est une grande avancée pour les couples mariés, et cette installation n'est désormais plus seulement destinée à eux, mais aussi pour les hommes et femmes célibataires⁷⁴. »

Cette description n'est pas destinée à un navire particulier, et aucun n'y est mentionné. La White Star Line dit alors employer plusieurs navires sur la ligne de New York : le *Celtic*, le *Cedric* et le *Baltic* ont déjà été mentionnés, de même que l'*Adriatic* alors en construction. Ce sont vraisemblablement eux qui sont le plus précisément dépeints ici. Si leurs intérieurs sont, surtout pour la troisième classe, moins connus que les paquebots plus récents, il semble néanmoins certain que l'*Adriatic* ne contenait pas de dortoirs, et il en allait vraisemblablement de même pour ses jumeaux⁷⁵.

Autres navires en service à l'époque, le *Teutonic* et son jumeau le *Majestic* ont déjà été mentionnés plus haut : tous deux étaient capables de transporter 1 000 passagers de troisième classe, notamment en proposant des cabines aux familles. Il n'est en revanche pas certain qu'ils aient été réaménagés depuis leur mise en service en 1889/1890, aucune information précise ne semblant subsister sur ce point⁷⁶. Les deux derniers navires affectés à la ligne de New York étaient alors l'*Oceanic* (II) et le *Cretic*. Le premier, navire de prestige de la compagnie depuis 1899 pouvait transporter un millier de passagers dans des conditions inconnues, vraisemblablement voisines du

⁷⁴ « White Star Line », brochure datant vraisemblablement de 1907 ou peu avant (l'*Adriatic* y étant annoncé comme étant « en construction »). Brochure entière consultable dans la base d'archives Gjenvick Gjonvick à l'adresse suivante :

<http://www.gjenvick.com/HistoricalBrochures/WhiteStarLine/WSLServices/1907/index.html>

Les pages et illustrations consacrées à la troisième classe sont disponibles à l'adresse : <http://www.gjenvick.com/HistoricalBrochures/WhiteStarLine/WSLServices/1907/ThirdClassAccommodations.html>

⁷⁵ Pour ce travail, un seul plan a pu être consulté, celui de l'*Adriatic*, dans une version très difficilement lisible : il s'agit d'une version non datée des plans du navire, proposée à la vente par le musée de la Titanic Historical Society (Indian Orchard, Massachusetts). Bien que consulté dans une version de très basse résolution, il tend à prouver qu'il n'y avait plus de dortoirs de grande taille sur le paquebot.

⁷⁶ HAWS, D., *White Star Line*, op. cit., p. 42-44.

Majestic et du *Teutonic* avec améliorations. Le second, datant de 1902, était vraisemblablement un navire d'appoint sur la ligne. Pouvant lui aussi transporter un millier de personnes en troisième classe, il était généralement au départ de la Méditerranée et forme donc un cas à part. Enfin, l'*Arabic*, le *Cymric*, le *Romanic*, le *Republic* et le *Canopic* sont tous mentionnés comme desservant Boston, soit depuis Liverpool, soit depuis la Méditerranée, les ports de départ n'étant pas mentionnés par la brochure⁷⁷.

Les illustrations accompagnant le texte de la brochure pourraient modérer son propos : les images du « salon de lecture » et de la salle à manger présentent pour chacun des rangées de tables et de chaises, et ne sont différenciées que par l'absence de couverts, loin des élans du texte qui insiste sur le caractère particulier des nouvelles salles à manger. Toutefois, placées en regard des rares photographies des dortoirs de navires indéterminés de la Transat (vraisemblablement *La Bourgogne* ou *La Provence*), la différence est nette et saute aux yeux. De même, le fumoir présenté consiste principalement en une série de bancs de bois adossés aux murs et accompagnés de tables et de crachoirs, mais le caractère sommaire du lieu ne doit pas faire oublier la simple absence des lieux de sociabilité sur les navires français de l'époque. Enfin, tel que présenté dans les images, le confort de cabines où quatre couchettes entourent, dans un espace réduit, une petite lucarne, peut laisser songeur⁷⁸. Ils sont pourtant réellement plus agréables que l'univers pratiquement carcéral évoqué par les dortoirs français dans une des rares photographies existantes⁷⁹.

Il semble donc clair que les navires de la White Star Line offraient à l'époque un confort bien plus important que ce que pouvait proposer la rivale française. Ce retard semble par ailleurs inexplicable dans les faits : avec *La Lorraine* et *La Savoie*, puis *La Provence*, la compagnie semble s'être enfermée dans d'anciens modèles reproduits à l'infini, tandis que la White Star Line cherchait à innover. Une nuance importante apparaît d'ailleurs dans la brochure de cette dernière pour 1907 : les passagers de

⁷⁷ « White Star Line », brochure citée ci-dessus.

⁷⁸ *Idem*.

⁷⁹ Une seule photographie de dortoir, tantôt attribuée à *La Bourgogne*, tantôt à *La Provence*, montre une table recouverte de vaisselle en fer et des lits superposés en enfilade, sans espace entre les couchettes. Cette photographie a inspiré des dessins sur la vie dans l'entrepont, notamment un consulté cote 1999 004 1131 (AFL).

troisième classe sont en effet désignés sous l'appellation de clients (« *patrons* ») à plusieurs reprises. Invoquant un « âge démocratique », la compagnie montre ainsi que, désormais, même l'avis des pauvres peut commercialement être pris en compte⁸⁰.

La Cunard Line semble avoir pris des partis identiques. Si la structure de ses navires de la fin du XIX^e siècle et du tout début du XX^e n'a pas pu être étudiée ici, aucun plan de cette époque n'ayant pu être consulté durant ces recherches en ce qui concerne cette compagnie, celle du *Lusitania*, en 1907, est révélatrice du fait que la Cunard Line, elle aussi, voyait la troisième classe comme une clientèle digne de respect, un an seulement après *La Provence*. La troisième classe y était située à l'avant du navire, entre le « *shelter deck* » (troisième en partant du haut) et le « *lower deck* » (sixième en partant du haut), et les passagers y étaient tous logés en cabines pour deux, quatre ou six personnes. Étaient également proposés un fumoir, un salon pour dames, et une salle à manger. Les sanitaires sont le point faible du navire, étant tous situés sur le « *shelter deck* » où ne se trouvent que le fumoir et le salon, mais aucune cabine. Ils sont, néanmoins, présents, et ce ne sont pas, comme sur *La Lorraine*, de simples « bancs creux » mais de véritables W.C.⁸¹.

Le magazine *Engineering* présente ainsi la troisième classe du *Lusitania* dans son numéro spécial consacré au navire et à sa construction :

« Les progrès en matière de confort et de commodités dans les installations de troisième classe sont aussi marqués que dans les cas de la première et de la deuxième classe. La partie avant du navire, des ponts inférieurs jusqu'au gaillard d'avant, est entièrement consacrée aux passagers de troisième classe, logés dans des cabines contenant deux, quatre ou six couchettes, et dans celles-ci, 1 186 passagers peuvent être logés. L'aménagement de ces cabines est de loin très supérieur à celui d'il y a quelques années. La salle à manger de troisième classe, de 79 pieds de long sur 60 de large⁸², est une prestation exceptionnelle, et peuvent y dîner 350

⁸⁰ Cette question de la « démocratie » comme argument commercial dans le transport de migrants est revenue après-guerre avec le paquebot *Vedic*, mis en service en 1918 et servant avant tout comme transport de masse de migrants. Pour ne pas employer le terme d'« émigrants », les agents de voyage américains décidèrent en effet d'appeler poétiquement le *Vedic* « navire de la démocratie »... DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 178.

⁸¹ Plan reproduit dans les pages finales de WARREN, M.D., *Lusitania, op. cit.*

⁸² Environ 24 mètres par 18.

passagers en un service. Elle est décorée [...] de pin poli, avec des fenêtres qui recouvrent les hublots⁸³ ; des sièges circulaires et réversibles sont fournis, et de façon générale, la pièce a une belle apparence. Un piano est installé à l'extrémité avant de la pièce. Sur le *shelter deck* se trouvent deux grandes salles publiques arrangées pour la troisième classe, le salon pour femmes et le fumoir. Elles sont décorées dans le même style que la salle à manger⁸⁴. »

Comme dans le cas de la White Star Line, le mot d'ordre ici est clair : le passager de troisième classe devait désormais être considéré comme un client à part entière, et ne pouvait plus être uniquement logé dans des locaux proches de l'insalubrité. Hiérarchie des classes oblige, la décoration se contente de la sobriété, et les cabines restent chiches avec leurs couchettes en fer, mais les passagers y bénéficient de lavabos et d'eau courante, ainsi que de rangements et de miroir. On est donc, ici, à l'opposé de ce que proposent encore la Compagnie générale transatlantique et bien des navires plus anciens de toutes les flottes.

En 1911 et 1912, avec l'*Olympic* et le *Titanic*, la White Star Line tentait pour sa part de poursuivre sur sa lancée, tout en évoluant. Avec ces nouveaux navires, il s'agissait en effet d'offrir un service express de qualité, susceptible de concurrencer efficacement le *Lusitania* et le *Mauretania*, sans pour autant faire double emploi avec les *Big Four* déjà bien implantés. Ceci explique la capacité bien moindre des deux paquebots en ce qui concerne le nombre de passagers de troisième classe⁸⁵.

Par le destin tragique du *Titanic*, les navires de classe *Olympic* sont entourés d'une certaine aura. Le *Titanic* est en effet perçu comme la quintessence du luxe et du confort, au point que les descriptions n'ont cessé de lui ajouter des installations imaginaires, allant jusqu'au parcours de golf... La troisième classe du navire n'est pas exempte de ces exagérations, et le *Titanic* est généralement présenté comme un

⁸³ Une pratique courante à bord des navires est de tenter par tous les moyens de camoufler les hublots : le but de la décoration des paquebots était et reste encore souvent de faire oublier au passager qu'il se trouve à bord d'un navire. Camoufler les hublots disgracieux derrière des fenêtres carrées ou, dans les cas les plus somptueux, derrière des vitraux, permettait de renforcer cet aspect de la décoration. Un tel usage porté en troisième classe confirme le fait que désormais, même les passagers de cette catégorie étaient estimés et contents.

⁸⁴ WARREN, M. D., *op. cit.*, p. 53.

⁸⁵ 1 030 passagers dans cette classe pour l'*Olympic*, 1 008 pour le *Titanic*, selon CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 319. Ces chiffres restent indicatifs : certaines cabines pouvaient être attribuées à la 2^e ou 3^e classe selon les besoins et les traversées.

navire proposant la meilleure troisième classe possible. Cela n'est pas totalement faux, néanmoins : faisant partie des derniers grands paquebots d'avant-guerre, et donc de l'ère de l'émigration de masse, les navires de classe Olympic se situèrent à la pointe de l'innovation en la matière. L'ampleur de celle-ci doit cependant être remise en contexte.

Déjà, en 1911, donc avant le naufrage, l'*Olympic* et le *Titanic* étaient regardés avec admiration. En témoignent les descriptions de la revue *The Shipbuilder* qui consacra un numéro spécial aux deux navires et inaugurait ainsi sa présentation de la troisième classe :

« Les installations pour les passagers de troisième classe sont d'un type très supérieur. Les salles communes sont grandes, aérées, judicieusement meublées et à d'excellents emplacements, et la même chose peut-être dite pour ce qui concerne les cabines et couchettes de troisième classe. Les passagers de troisième classe d'aujourd'hui bénéficient d'un confort supérieur à ce que se voyaient proposer les passagers de première classe avant les grandes améliorations modernes dans le transport de passagers dont la White Star est amplement responsable⁸⁶. »

Suit une description pièce par pièce du navire, décrivant dimensions, décoration et fournisseurs. *The Shipbuilder* se destinait en effet aux passionnés de marine et aux constructeurs et affréteurs, comme en témoignent les nombreuses pages publicitaires qui l'accompagnent et font la promotion de nombreuses entreprises travaillant dans ce secteur.

Les installations de ces navires sont bien connues, notamment grâce à l'imposant travail réalisé par Bruce Beveridge et son équipe pour produire une somme en deux volumes détaillant sous tous les aspects le *Titanic*, avec force plans et photographies, tant dans les aspects les plus techniques que dans les aménagements et, de fait, à vie à bord⁸⁷. Ces installations ont été immortalisées par des photographies mais aussi, fait significatif, par des cartes postales promotionnelles colorées destinées à attirer la clientèle. Une affiche connue vante ainsi le navire pour sa traversée prévue le 20 avril 1912 de New York à Southampton (il ne la fit jamais) en présentant des

⁸⁶ *The Shipbuilder*, op. cit., p. 100.

⁸⁷ BEVERIDGE, B., op. cit., t. 2. Le volume 2, *Interior Design & Fitting Out*, est plus précisément consacré à l'organisation interne du paquebot.

photographies de la salle à manger et d'une cabine pour quatre personnes, et rappelant que les cabines offrent deux, quatre ou six couchettes. L'affiche a un intérêt particulier dans la mesure où elle cherche ici à séduire la clientèle la plus difficile, celle des émigrants installés aux États-Unis et désireux de retourner ponctuellement en Europe. C'est ainsi que sont proposés des tarifs pour un retour jusqu'à la plupart des grandes villes scandinaves et d'Allemagne du Nord, la White Star ayant vraisemblablement des accords avec les compagnies de chemin de fer⁸⁸.



La salle à manger de troisième classe de l'*Olympic*, lambrissée de bois, pourvue de tables très éloignées des longues tablées du passé, était également décorée de tableau représentant d'autres navires de l'IMM, assurant ainsi leur promotion auprès de la clientèle. Elle témoigne d'un réel désir, au début des années 1910, de traiter les passagers de troisième classe comme des passagers à part entière.

(Association Française du Titanic)

Les navires de classe Olympic proposaient dans les faits des installations relativement comparables aux deux navires de la Cunard : les cabines étaient en

⁸⁸ Affiche « *Titanic, the Queen of the Ocean* », pour la traversée de 20 avril 1912, vraisemblablement diffusée à l'origine dans New York. Reproduite par la RMS Titanic Inc.

grande majorité conçues pour deux à huit personnes, mais on retrouve tout de même potentiellement deux dortoirs de dix places en cas de besoin. Les cabines les plus inconfortables étaient néanmoins démontables et transformables en cale quand le besoin s'en faisait sentir. La salle à manger de troisième classe, centrale, ne pouvait accueillir tous les passagers d'une traite, mais offrait un confort équivalent à celle du *Lusitania*. Elle était en revanche partagée en deux par des cloisons étanches pour la sécurité du navire⁸⁹. Le service, surtout, montrait une réelle attention portée aux passagers. Le naufrage du *Titanic* a en effet accru la valeur des menus sauvés du navire, et certains ont ainsi pu accéder à la postérité. Les menus de troisième classe, imprimés et illustrés, montrent d'une part de réels repas (petit déjeuner à l'anglaise, déjeuner, thé et un léger souper) qui dépassaient probablement de très loin l'ordinaire de la plupart des passagers, mais ils comportent également la mention suivante :

« Toute plainte concernant la nourriture fournie, une demande d'attention ou des incivilités doit être rapportée au commissaire de bord ou au chef steward. Dans un but d'identification, chaque steward porte un badge sur le bras⁹⁰. »

Plus que jamais, les passagers de troisième classe étaient donc traités comme des clients, susceptibles de se plaindre, et, surtout, dont les plaintes se devaient d'être prises en compte. Outre leur salle à manger, les passagers de troisième classe disposent, sous le pont de poupe, d'un fumoir et d'un salon (le premier étant réservé aux hommes), globalement similaires à ceux du *Lusitania*. Les pièces étaient néanmoins plus vastes et aérées, ornées de bois peint et de plantes, les murs décorés de peintures représentant les navires de la White Star Line et d'autres compagnies de l'International Mercantile Marine Company, assurant la promotion pour d'éventuels voyages de retour⁹¹.

La troisième classe proposait aussi un vaste « espace ouvert » mal connu, dont l'usage et la décoration étaient certainement proches de ceux du salon. On y retrouvait une buvette et des fontaines à eau, et l'aménagement de l'endroit était conditionné par la présence des écoutilles menant aux cales, situées juste en

⁸⁹ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2, p. 424-427

⁹⁰ Menu du 14 avril 1912, troisième classe.

⁹¹ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t.2, p. 343.

dessous⁹². Les espaces communs, encore rares sur les navires du début du siècle, se faisaient donc ici nombreux, la troisième classe devenant une classe à part entière.

Les installations du *France* de 1912, mis en service peu après le naufrage du *Titanic*, tranchent ainsi assez nettement avec celles de ce dernier. Les seuls plans intégraux conservés dans les archives French Lines datent en effet de 1920, et ne présentent qu'un petit nombre de cabines pour quatre personnes, entourant la salle à manger et le fumoir. Les deux ponts inférieurs reprennent en revanche le même type de dortoirs que sur *La Lorraine*, avec tables et lits en enfilade, d'une capacité allant de 40 à plus de 100 personnes. Du reste, alors que les cabines sont attribuées à la « troisième classe », les dortoirs sont destinés aux « émigrants », même si tous répondent aux mêmes codes couleur et sont dénombrés ensemble⁹³. Ces installations étant celles de 1920, elles faisaient donc suite à une refonte après la Première Guerre mondiale qui avait nécessité de réorganiser les intérieurs du navire après son service comme navire hôpital. La Compagnie générale transatlantique aurait pu profiter de ce temps de refonte pour réorganiser ses dortoirs en cabines, elle ne l'a pas fait, autre signe de son retard manifeste sur la concurrence.

Son *Rochambeau* de 1911 proposait du reste des caractéristiques approuvées : les plans signalent un fumoir et une salle à manger de troisième classe, ainsi que quelques cabines, mais aussi une majorité de dortoirs. 200 passagers pouvaient ainsi loger en cabines, contre 1 250 en dortoir⁹⁴. En 1912, un passager de troisième classe avait donc le choix entre des navires de la Compagnie générale transatlantique qui, pour les plus anciens, ne lui proposaient que des dortoirs et qui, pour les plus récents, proposaient un confort grossièrement équivalent au *Teutonic* de 1889, et des navires britanniques qui lui garantissaient cabines et espaces communs de qualité. S'il est probable que la majorité des migrants de l'époque empruntaient les navires les plus anciens et bon marché, la différence nette entre les navires les plus emblématiques de chaque compagnie tranche particulièrement.

⁹² *Idem*, p. 351.

⁹³ 1997 004 5858 (AFL).

⁹⁴ 1997 004 9091 (AFL).

Le mouvement pour séduire les migrants n'était d'ailleurs pas terminé. Dans les brochures promotionnelles de l'*Aquitania*, en 1914, la Cunard donnait ainsi une large place aux installations de 3^e classe, écrivant notamment :

« Les installations de troisième classe sur l'*Aquitania* n'ont pas leur pareil en termes d'espace et de confort général. [...] En plus du fumoir, du salon des dames et des lieux communs pour les deux sexes, il y a de grands espaces de promenade, tant ouverts que couverts. Les cabines sont larges et aérées, les couchettes ont des sommiers et ont bon nombre de couvertures. Les installations sanitaires sont particulièrement importantes, l'eau chaude et froide et des baignoires étant fournies⁹⁵. »

La remarque sur la literie n'est pas anodine : pendant longtemps, les compagnies avaient rechigné à fournir des draps aux passagers, partant du principe qu'ils risquaient de s'en faire des vêtements. La question de la cuisine à bord est également évoquée, montrant ici que le simple fait de servir de la nourriture n'était plus un argument publicitaire suffisant en 1914.

« La salle à manger de troisième classe peut accueillir un nombre inhabituellement important de passagers. Les menus variés et complets proposés sont en totale concordance avec le confortable mobilier de cette pièce.

Le soin et l'attention qui ont été apportés aux arrangements culinaires des classes supérieures du Navire de Beauté⁹⁶ sont également observables dans tous les détails de la cuisine de troisième classe, où tous les avantages ont été tirés des dernières innovations tant par la vapeur que par l'énergie électrique. Il devrait certainement être relevé que la vapeur utilisée pour la cuisine passe par des appareils de purification afin d'éviter tout risque de contamination. »

Ainsi, à l'orée de la Première Guerre mondiale, la rupture se faisait de plus en plus vaste entre les différentes façons de percevoir les passagers de troisième classe, de les attirer et de les loger. Le confort proposé par l'*Aquitania* et l'*Olympic* tranche ainsi de façon encore plus flagrante avec les plans du *Paris*, prévu pour 1916 et finalement mis en service en 1921, qui montrent que la Compagnie générale

⁹⁵ B/CUN/7/2/2 (MMM).

⁹⁶ « *Ship Beautiful* », surnom de l'*Aquitania*.

transatlantique persistait à envisager l'usage de vastes dortoirs, allant cette fois-ci jusqu'à 250 émigrants logés dans un même espace⁹⁷...

À l'heure où les législations sur le transport de migrants évoluaient rapidement, la Compagnie générale transatlantique affichait donc toujours un très net retard.

3.122 Des législations évolutives mais insuffisantes

C'était en effet bien souvent la loi qui obligeait à de telles évolutions. Les conditions de transport des migrants ne pouvaient qu'attirer l'attention des pouvoirs publics, posant en effet des questions sanitaires d'importance. La pratique de la séparation des hommes et des femmes célibataires, déjà évoquée, avait ainsi principalement pour but d'éviter les viols et d'écarter les risques de grossesse non désirée avant l'entrée sur le territoire américain. Plus encore, la question de la contagion et des maladies infectieuses se posa rapidement, au vu de l'importante promiscuité des passagers. Il s'agissait alors, également, d'éviter tout risque d'infection. Celles-ci concernaient d'ailleurs tous les passagers et impliquent parfois des mesures drastiques, comme mentionné dans le rapport de l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie générale transatlantique de 1893 :

« Notre trafic [a] été entravé, aux mois de septembre et d'octobre, par l'apparition du choléra. [...] Grâce aux précautions que nous ne cessons de prendre sur nos paquebots, nous avons pu traverser l'épidémie cholérique sans avoir à déplorer le moindre accident. Nos navires sont munis des appareils désinfectants les plus perfectionnés, afin de répondre complètement aux prescriptions sanitaires imposées dans les ports que nous visitons⁹⁸. »

Ici, il s'agissait donc de prendre des mesures adaptées aux législations de tous les ports fréquentés, tant en France qu'aux États-Unis et au Royaume-Uni. C'est néanmoins de la part des États-Unis que viennent les plus importantes législations concernant l'immigration. Ainsi, le même rapport du conseil d'administration indique :

« Les règlements nouveaux établis par le gouvernement des États-Unis, pour l'introduction des émigrants venant d'Europe, sont venus apporter aussi le trouble dans cette branche de nos transports. Nous avons dû supprimer la classe

⁹⁷ 1997 004 5879 (AFL). Plan daté de 1920.

⁹⁸ Rapport du CA à l'AG de 1893, cote 1997 004 5209 (AFL).

d'émigrants avec contrats et la remplacer provisoirement par une troisième classe, en élevant le prix de la traversée mais en améliorant sensiblement le traitement de ces passagers à bord. Cette mesure a eu un plein succès et nos recettes n'ont pas diminué de ce chef⁹⁹. »

Les documents ayant trait à cette période étant rares dans les archives de la compagnie, il est malheureusement difficile de savoir quelles furent les mesures concrètes prises à l'époque. Les maigres différences entre les plans des navires des différentes époques, déjà mentionnées plus haut, donnent néanmoins à penser que les améliorations furent en effet juste « sensibles ». Les rapports pourtant mensuels et plus détaillés de la Cunard Line durant la même époque ne font en revanche pas mention de modifications de cet ordre, renforçant l'idée d'une avance nette des compagnies britanniques¹⁰⁰.

Les législations sur le sujet se multiplient néanmoins au fil des années, ayant un impact sur le trafic, ce qui se ressent à la lecture des rapports annuels de la Compagnie générale transatlantique.

« La capacité de transport de nos navires a été, depuis le 1^{er} janvier 1909¹⁰¹, très sensiblement diminuée, par suite de la mise en vigueur aux États-Unis, d'une nouvelle loi augmentant les cubages à réserver aux passagers de troisième classe. C'est ainsi que sur nos paquebots postaux, le nombre de places se trouve réduit de plus d'un quart. En présence de progrès incessants de nos concurrents, nous devons faire de grands efforts, et avoir un matériel en rapport avec les besoins, tous les jours plus nombreux, de notre clientèle¹⁰². »

Peu après, le même rapport annonce la mise en service prochaine du *Rochambeau* et insiste sur le désir de fournir de meilleurs services aux passagers. L'examen des plans du *France* de 1912 prouve néanmoins que beaucoup de travail restait à faire en la matière à la veille de la Première Guerre mondiale, laissant supposer des législations moins contraignantes que ne le dénonçaient les administrateurs de la compagnie.

⁹⁹ *Idem.*

¹⁰⁰ D42.B1.4 (LPU)

¹⁰¹ Il s'agit de l'application d'un amendement à la section 1 du *Passenger Act* de 1882.

¹⁰² Rapport du CA à l'AG de 1909, cote 1997 004 5209 (AFL).

Les conditions de transport des migrants à bord des paquebots transatlantiques n'en étaient pas moins un sujet qui inquiétait une partie de l'opinion. Les archives Gjenvick Gjonvick recensent ainsi plusieurs articles de presse portant le récit de journalistes embarqués dans l'entrepont et témoignant de leur périple. Plusieurs documents officiels témoignent aussi de questionnements de plus en plus forts.

Ainsi, un rapport fit suite à la législation de 1909 mentionnée plus haut. Le texte détermine d'abord trois types de navires, ceux possédant « l'ancien type d'entrepont », ceux possédant le « nouveau type » et ceux qui mélangent les deux. Suit alors une description des anciennes et nouvelles installations.

« L'ancien type d'entrepont est celui dont les horreurs ont si souvent été décrites. [...] C'est toujours l'entrepont classique dans lequel des centaines de milliers d'immigrants forment leurs premières images de notre pays et se préparent à en recevoir leurs premières impressions. Les besoins humains universels d'espace, d'air, de nourriture, de sommeil et d'intimité sont reconnus au degré désormais rendu obligatoire par la loi. Au-delà de ça, les personnes transportées ne sont considérées que comme du fret, le transport étant la seule chose qui leur est due.

[...] Dans une des compagnies, où les couvertures deviennent propriété des passagers à leur départ, elles sont loin d'être adaptées [...] même en été. [...] La couchette, de six pieds de long sur deux de large avec deux pieds et demi d'espace en hauteur, est le seul endroit que le passager d'entrepont peut considérer comme lui appartenant de droit. C'est à cet espace de 30 pieds-cube qu'il doit, dans une grande mesure, se confiner. [...] Comme presque tout voyageur a un sac ou un baluchon, celui-ci doit être conservé dans la couchette¹⁰³. »

Outre ces questions liées à l'espace octroyé, l'hygiène est également évoquée dans le rapport sur ces navires de « l'ancien type » :

« Les serviettes et autres nécessaires de toilette, que chaque passager doit avoir prévu pour lui-même, prennent plus d'espace dans ces couchettes

¹⁰³ « Abstract of Reports of the Immigration Commission », Volume II, 1911, Pages 296-303. Consultable sur le site des archives Gjenvick-Gjonvick au lien suivant : <http://www.gjenvick.com/Steerage/1911-SteerageConditions-ImmigrationCommission.html>

déjà encombrées. [...] Le passage de la serpillière est la seule forme de ménage effectuée. Certaines fois, l'opération est répétée plusieurs fois par jour. C'est particulièrement vrai quand les déchets sont des restes de la nourriture vendue aux passagers par les stewards pour leur propre profit. Aucune bassine n'est fournie aux malades, ni même de grands réceptacles à déchets. Le vomi des personnes atteintes par le mal de mer reste parfois un long moment avant d'être nettoyé.

[...] Le pont ouvert affecté aux passagers d'entrepont est limité, et des salles à manger permanentes et séparées ne sont pas prévues. Les dortoirs sont donc le principal horizon de la plupart des passagers. Durant les jours de tempête constante, quand le pont ouvert non protégé ne peut être utilisé, les couchettes et les espaces qui les séparent sont les seuls endroits où le passager d'entrepont peut passer son temps. Quand, à cet espace très limité, à la crasse et à la puanteur, on ajoute la ventilation inadaptée, le résultat est presque insupportable. Il faut ici impérativement indiquer ses effets désastreux sur la santé et le moral¹⁰⁴. »

Le rapport insiste également sur les conditions dans lesquelles sont servis les repas, mais aussi sur les difficultés à appliquer l'amendement du 1^{er} janvier 1909 dans la mesure où les navires et leur usage n'y sont pas adaptés. La conclusion de la section consacrée aux « anciens entreponts » est sans appel :

« En considérant l'ensemble de cet entrepont d'ancien type, il s'agit d'un encombrement si intense, si désastreux pour la santé et le moral, qu'il n'y a rien sur terre qui y soit égal. Que les gens n'y vivent que temporairement n'est pas une justification de son existence. [...] C'est une magnifique opportunité pour affaiblir le corps et y implanter les germes de maladies qui se développeront plus tard. C'est plus qu'un test physique et moral, c'est un déchirement. Et ce n'est certainement pas le genre d'introduction aux institutions américaines qui donnera envie de les respecter.

Les habituelles lamentations disant que de meilleures installations ne pourraient être maintenues car elles dépasseraient les attentes des émigrants et car elles ne laisseraient qu'une trop faible marge de profit, n'ont aucun point en regard du fait que le type d'entrepont désiré existe déjà chez certaines

¹⁰⁴ *Idem.*

compagnies, qui ne sont pourtant pas guidées par la philanthropie et la charité¹⁰⁵. »

Cette conclusion du comité, dans un rapport destiné avant tout au Congrès, attire l'attention sur les motifs qui se cachent derrière ces réglementations et expliquent qu'elles émanent des États-Unis. À travers les conditions de transport désastreuses, c'est en effet l'image du pays elle-même qui est touchée et salie, une image qui doit absolument être remise en valeur pour perpétuer le mythe du « pays où tout est possible » qui attire tant d'Européens.

De manière plus prosaïque, la question de la santé publique était une question centrale pour les autorités américaines, sujet de plusieurs lois durant la période étudiée. Ainsi, l'*Immigration Act* de 1903, destiné avant tout à empêcher l'entrée d'anarchistes sur le continent américain, restreignait également l'accès aux personnes souffrant d'épilepsie¹⁰⁶. En 1907, un nouvel *Immigration Act* renforça ces dispositions en restreignant l'accès aux personnes atteintes de nombreuses maladies mentales et infectieuses¹⁰⁷. Cela impliquait une importante surveillance et des contrôles de chaque côté de l'Atlantique afin de sélectionner les personnes aptes à résider aux États-Unis. Or, en cas de refus, un passager rejeté devait effectuer le voyage retour aux frais de la compagnie, poussant celles-ci à se montrer particulièrement vigilantes. De plus, une infection déclarée en cours de traversée pouvait exposer la compagnie à une amende, renforçant de fait les contrôles avant même l'embarquement. Enfin, et il s'agit là du point principal, ces dispositions encourageaient une forte ségrégation entre la troisième classe et les autres, afin de faciliter les contrôles pour les passagers les plus riches à leur arrivée¹⁰⁸.

Cette ségrégation est à l'origine d'une problématique rendue bien connue par le naufrage du *Titanic*. Les images des fameuses grilles enfermant les émigrants dans les ponts inférieurs et les empêchant de gagner la surface du navire sont passées à la postérité et ont été reprises dans la plupart des longs-métrages sur le sujet, qu'il

¹⁰⁵ *Idem.*

¹⁰⁶ *Immigration Act* du 3 mars 1903.

¹⁰⁷ *Immigration Act* du 20 février 1907.

¹⁰⁸ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2, p. 24-25.

s'agisse du *Titanic* nazi de 1943¹⁰⁹, du britannique *Atlantique, Latitude 41°* de 1958¹¹⁰ ou du *Titanic* de 1997 dans lequel James Cameron voit, à travers cette question des grilles, une illustration des conflits de classes sociales. Il n'est guère étonnant en revanche que le long-métrage hollywoodien *Titanic* de 1953 n'évoque à aucun moment ce fait.

La question du rôle de ces séparations a en effet été un des points négligés par les commissions d'enquête sur le naufrage, en particulier la commission menée par le sénateur américain William Alden Smith en avril-mai 1912. Il s'agissait alors pour Smith de condamner les pratiques commerciales britanniques, mais il ne fallait en aucun cas étayer l'idée que des législations américaines avaient été responsables de pertes de vies humaines. De ce fait, seuls trois passagers de troisième classe furent interrogés durant la commission d'enquête : Daniel Buckley¹¹¹, Olaus Abelseth¹¹² et Berk Pickard¹¹³. En comparaison, 18 passagers de première classe furent appelés à témoigner.

Buckley et Abelseth évoquèrent tous deux des obstacles physiques, un moment ou un autre : pour Buckley, il s'agissait d'un marin cadenassant temporairement le portillon menant aux ponts supérieurs. Abelseth, pour sa part, mentionne également un accès extérieur fermé, qui aurait poussé plusieurs passagers à escalader les grues de chargement du navire. Néanmoins, aux questions « Il n'y a pas eu de grilles ou de portes fermées, ou quoi que ce soit pour les garder en bas ? » et « Avez-vous eu le même accès aux canots que les autres passagers ? », Abelseth répondit que rien n'avait été fait pour empêcher cet accès¹¹⁴. Au même genre de questions, Buckley répondit que les passagers de troisième classe « avaient les mêmes chances que ceux de première et deuxième classe¹¹⁵. » Quant à Berk Pickard, il constata : « Les passagers d'entrepont, pour autant que j'aie pu voir, n'ont pas été empêchés de monter vers les

¹⁰⁹ *Titanic*, d'Herbert Selpin et Werner Klingler, production nazie supervisée par Joseph Goebbels en 1943.

¹¹⁰ *Atlantique, Latitude 41° (A Night to Remember)*, de Roy Ward Baker (1958), adaptation de l'ouvrage de l'historien Walter Lord *La Nuit du Titanic (A Night to Remember)*, de 1955.

¹¹¹ USI, p. 1019-1023.

¹¹² USI, p. 1036-1041.

¹¹³ USI, p. 1054-1055.

¹¹⁴ USI, p. 1040.

¹¹⁵ USI, p. 1021.

ponts supérieurs par qui que ce soit, ou par des portes fermées, ou par quoi que ce soit d'autre¹¹⁶. »

S'ils se contredisent en eux-mêmes (Buckley, notamment, insistant longuement sur l'attente des passagers bloqués sur le pont de cale avant, ceci avant de déclarer finalement qu'aucun obstacle ne leur a été opposé), ces témoignages contredisent surtout les nombreux récits de rescapés faisant écho à des portes et grilles fermées en divers lieux du navire. Ces témoignages se sont multipliés dans la presse durant les jours suivant le naufrage, sans qu'il soit aisé de distinguer le vrai du faux. En effet, le naufrage du *Titanic* fut un tel événement qu'une course au scoop s'empara de la presse mondiale, quitte à étoffer certains témoignages... et parfois à les inventer totalement.

Dans l'ouvrage collectif *Report into the Loss of SS Titanic, a Centennial Reappraisal*, qui propose un retour sur les conclusions de l'enquête menée sur le naufrage à l'aune d'un siècle de nouveaux éléments¹¹⁷, une annexe revient sur cette question des grilles fermées, recensant tous les éléments pouvant étayer ou infirmer leur présence. Sur un plan purement technique, aucune grille de séparation n'apparaît sur les plans originaux du navire, quelles qu'en soient les versions. Il n'est cependant pas à exclure que ce genre de dispositif n'y ait pas été indiqué, à l'instar de la plupart du mobilier. L'archéologie sous-marine donne quelques informations supplémentaires : l'exploration de « Scotland Road », la principale coursive du navire, qui desservait les quartiers de l'équipage et liait les logements de troisième classe (à l'avant et à l'arrière) à la salle à manger (au centre) n'a pas permis de retrouver des traces de telles grilles. Cependant, l'état global de l'épave ne permet pas d'être catégorique, d'autant que de nombreuses zones de troisième classe sont désormais inaccessibles ou totalement détruites¹¹⁸.

Si aucune preuve matérielle ne permet de confirmer la présence de grilles ou de séparations physiques, les témoignages des passagers sont trop nombreux pour être exclus totalement. Il apparaît clairement que des membres d'équipage ont

¹¹⁶ USI, p. 1055.

¹¹⁷ HALPERN, S., (dir.), *Report into the Loss of SS Titanic, a Centennial Reappraisal*, Stroud, The History Press, 2011.

¹¹⁸ *Idem*, p. 368-370.

sciemment empêché, au début du naufrage, les passagers de troisième classe de gagner les ponts supérieurs. À ce point du drame, il faut néanmoins signaler que la plupart des personnes à bord n'avaient aucune conscience de la gravité de la situation. Il ne s'agissait donc pas tant de « sauver les riches d'abord » que de respecter les règles ayant cours à bord. Il apparaît également que les barrières furent avant tout mentales, de nombreux passagers de troisième classe, inconscients du désastre imminent, n'ayant pas voulu risquer des réprimandes s'ils passaient dans des classes qui leur étaient habituellement interdites¹¹⁹.

De fait dans ce cas précis, les législations sanitaires américaines ont contribué à complexifier le sauvetage des passagers de troisième classe en rendant l'accès au canots de sauvetage bien plus complexe. La question fut peu évoquée durant les commissions d'enquête et cette politique de ségrégation ne fut pas remise en question dans les temps qui suivirent. Il apparaît cependant que la White Star Line réfléchit un temps au problème : sur le *Britannic*, *sister-ship* du *Titanic* mis en service en 1915, des canots devaient se trouver en grand nombre sur le pont de poupe, où les passagers de troisième classe avaient habituellement accès¹²⁰.

Plus d'un siècle après le naufrage, la question des grilles reste néanmoins sensible et polémique, autant qu'elle put l'être en 1912 : elle peut en effet aisément être récupérée politiquement pour dénoncer une société où la vie des plus pauvres était volontairement sacrifiée. Il s'agissait pourtant non pas d'une sélection sociale impardonnable mais des effets pervers d'une loi conçue avant tout à des fins sanitaires.

C'est bien, comme cela a été montré, sous l'angle sanitaire que la gestion de la troisième classe ou de « l'entrepont » était avant tout présentée. Ce n'est en effet pas tant pour l'éthique que pour des questions de salubrité que les lois américaines entreprirent d'augmenter de façon chiffrée le volume affecté à chaque passager. Quant à la commission sur l'immigration présentant son rapport au congrès en 1911, elle n'agissait pas tant par humanisme que dans l'espoir de préserver l'image d'un pays sali avant même d'être vu. Ces mesures, avant tout perçues comme une contrainte,

¹¹⁹ *Idem*, p. 373-374.

¹²⁰ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, *op. cit.*, p. 225-228.

étaient donc parfois respectées à la lettre mais pas dans l'esprit, le souci d'économie primant toujours.

Dans cette course effrénée à la rentabilité, ce sont avant tout les passagers qui payaient le prix fort, comme en témoignent les rares informations disponibles sur les traversées dans l'entrepont et en troisième classe.

3.123 Conditions de voyage et vie à bord

Les conditions de vie dans l'entrepont des navires des trois compagnies étudiées sont méconnues. Fort logiquement, les témoignages sont rares. Lorsque des émigrants ont raconté leur périple, ils se sont souvent attardés avant tout sur le départ de leur pays d'origine, et sur leur arrivée en Amérique. La traversée elle-même est en revanche généralement occultée. Ces passagers n'avaient généralement pas les moyens de faire entendre leur voix, et les témoignages sont généralement indirects. Le cas du naufrage du *Titanic* a néanmoins permis de graver dans le marbre une traversée particulière, ses passagers, même inconnus, gagnant une certaine postérité.

Les autres récits de traversées dans l'entrepont proviennent de journalistes et d'intellectuels engagés dans la défense de meilleures conditions de transport, qui ont fait le choix de prendre la place de migrants pour témoigner du caractère désastreux de la vie à bord. Plusieurs de ces témoignages sont disponibles au sein des archives Gjenvick-Gjonvick et donnent quelques aperçus, entre 1879 et 1913.

Ainsi, un article de la *Pall Mall Gazette* du 9 août 1879 présente les conditions de traversée sur les navires de la Cunard en précisant dès le sous-titre : « Aucune attention au confort ou à la décence ». Le journaliste avait ici décidé de rentrer de New York à Liverpool en entrepont pour confirmer ce qui lui avait été raconté par le passé. Laissant ses bagages et son argent transiter par un autre navire, il ne conservait avec lui que deux dollars, en plus du prix de son billet. Avant d'embarquer, il dut acheter un matelas (rembourré de copeaux de bois), et de la vaisselle en fer. Suit alors une description de son entrée dans le dortoir :

« J'étais maintenant dans l'entrepont. Les mots ne peuvent décrire avec exactitude l'espèce d'ancre dans laquelle je me tenais avec mes soixante compagnons de voyage. Un regard autour de moi me remplit d'inquiétude et de

dégoût. Deux des possesseurs de billets d'entrepont regardèrent l'endroit qui devait les accueillir et remontèrent aussitôt. Ils allèrent voir le commissaire de bord et payèrent la différence pour avoir accès à la classe cabine. Si je n'avais pas laissé derrière moi mon argent, j'aurais certainement suivi leur exemple¹²¹. »

La description présente ensuite de vastes locaux empestés par les odeurs de la cargaison stockée en dessous, au centre desquels se trouvent des tonneaux servant de poubelles, où se décomposent des restes de nourriture¹²².

En 1890, le *Kansas City Times* rapporta pour sa part les propos d'un « jeune Anglais » qui dut voyager dans l'entrepont suite à un pari perdu. Il témoigna ainsi :

« Pour la plupart [des immigrants], leur aspect suggérait l'idée que les puits de leur pays étaient tous à sec et que le savon était une offense à leurs narines. La bestialité était affichée sur le visage de chaque homme et il y avait difficilement une créature intelligente parmi eux. Une certaine concession me fut faite par la compagnie. Au lieu de dormir à l'avant avec les hommes célibataires, j'eus une cabine à l'arrière comme celles données aux couples mariés d'immigrants. C'était véritablement un avantage salutaire, car les malheureux célibataires étaient... eh bien ils ne nageaient pas dans le luxe. Dans certains cas, ils dormaient à six dans une large couchette, avec des couchettes à droite d'eux, des couchettes à gauche d'eux, des couchettes au-dessous d'eux, et des couchettes au-dessus d'eux. Ce sentiment de compression était totalement intolérable. Les femmes seules enduraient le même genre de choses. Les couples mariés étaient bien mieux traités en comparaison¹²³. »

Ici, contrairement à l'article de la *Pall Mall Gazette*, il ne s'agissait pas d'attirer l'attention sur les terribles conditions de vie des entreponts pour les faire évoluer : le but était principalement de divertir le lecteur avec un récit vivant, pittoresque et dégoûtant, mais sans réelle pitié pour les passagers, méprisés et rabaissés dans le texte même au rang d'animaux. L'auteur n'eut d'ailleurs pas le courage de son

¹²¹ « *Steerage Class – Accomodation – Cunard Steamship Line – 1879* », *The Pall Mall Gazette*, 9 août 1879, retranscrit sur le site des archives Gjenvick-Gjonvick au lien suivant :

<http://www.gjenvick.com/Steerage/1879-SteerageAccommodations-Cunard.html>

¹²² *Idem*.

¹²³ « *How a Young Englishman Wagered and Lost a Bet* », *Kansas City Times*, 1890, retranscrit sur le site des archives Gjenvick-Gjonvick au lien suivant : <http://www.gjenvick.com/Steerage/1890-LifeInSteerage-ATransatlanticVoyage.html>

collègue : après une tempête, les odeurs de l'entrepont furent de trop pour lui et il s'empessa de demander au commissaire de bord de passer en « classe cabine »¹²⁴.

Un autre témoignage intéressant est celui, particulièrement détaillé, que livra Hubert Phelps Whitmarsh au *Century Magazine* en 1898. Y sont notamment évoquées la préparation du voyage, la découverte du navire, les conditions de traversée, les différentes procédures... Sur l'entrepont, l'auteur releva :

« L'entrepont n°1 est pratiquement à la proue du navire, et s'étend sur toute sa largeur, sans séparation. Il est entièrement éclairé par des hublots, sous lesquels se trouvent de fines tables fixées aux traverses et des bancs les accompagnants. Le reste de l'espace est rempli de couchettes en fer, rangée après rangée, bloc après bloc [...]. Une fine rambarde de fer est tout ce qui sépare un dormeur de l'autre¹²⁵. Dans chaque couchette est placé un « déjeuner de l'âne » (matelas de paille), une couverture sommaire, un plat en fer et une petite jatte, un couteau, une fourchette et une cuillère. Ceci complète le « kit » de l'émigrant qu'il a dû se procurer par lui-même les jours précédents¹²⁶. »

L'auteur rapporte un fait nouveau : la séparation des anglophones et non-anglophones dans des dortoirs différents, en complément de celle entre personnes célibataires et mariées. Comme dans les autres descriptions, la thématique des odeurs fétides est également reprise, bien qu'ici, l'auteur insiste sur la propreté du navire qui ne suffit pas, néanmoins, à débarrasser l'entrepont de ses senteurs incommodantes¹²⁷. L'article s'attarde également sur les compagnons de voyage :

« Mes compagnons s'affairaient à s'installer. Comme la plupart d'entre eux portaient évidemment tout ce qu'ils portaient dans leurs mains, les couchettes furent bientôt remplies d'un étrange assortiment. Sacs, poches en papier, plats préparés, sous-vêtements, fruits, cages à oiseaux, et diverses bouteilles à l'aspect douteux et à la forte odeur étaient souvent vus. Chose étrange, presque tous semblaient avoir apporté leur remède particulier au mal

¹²⁴ *Idem.*

¹²⁵ Plus loin, l'auteur qualifie cette mince séparation de « presque aussi imaginaire que l'Equateur », concluant : « notre rangée était simplement un lit pour cinq, avec moi au milieu. »

¹²⁶ « *The Steerage of To-Day : a personal experience of H. Phelps Whitmarsh with Illustrations from A. Castaigne* », *Century Magazine*, 1898, Volume LV, N°67. Retranscrit sur le site des archives Gjenjvick-Gjonvick au lien suivant : <http://www.gjenjvick.com/Steerage/1898-SteerageConditions-APersonalExperience.html>

¹²⁷ *Idem.*

de mer. Un homme avait des pommes, un autre un médicament, un troisième avait les poches pleines de citron vert, tandis qu'un autre plaçait sa foi dans les oignons. Il sera peut-être intéressant pour les aspirants voyageurs de savoir qu'aucune de ces précautions n'eut le moindre effet. J'ai été un témoin involontaire de leur non-efficacité quelques temps plus tard¹²⁸. »

Plus loin, l'auteur détaille les statistiques des passagers, par nationalité, fournissant son analyse. La majorité des passagers de cette traversée étaient en réalité scandinaves (presque 150 en tout), pour une soixantaine d'Américains et une cinquantaine d'Anglais. L'auteur ajoute, à sa grande gêne, que si les Scandinaves étaient généralement des passagers de qualité, désireux de devenir des fermiers ou ouvriers travailleurs, les Anglais étaient bien souvent des aventuriers et des personnages hasardeux qu'il juge donc avec sévérité¹²⁹.

Magazine engagé, le *Century Magazine* s'inscrivait ici clairement dans le courant visant à faire évoluer les législations et les conditions de transport. Dans les années qui suivirent, d'autres reproduisirent l'expérience d'Hubert Phelps Whitemarsh. C'est ainsi le cas de Kellogg Durland, journaliste new-yorkais connu renommé au début du XX^e siècle¹³⁰. Durland embarqua pour sa part en 1906 sur un paquebot de la Cunard Line, déguisé afin d'être certain que l'équipage le traite comme tout autre passager. Cela lui permit d'être pris pour un passager d'Europe centrale, identité sous laquelle il voyagea d'abord d'ouest en est, puis dans le sens inverse. Tandis que le compte rendu précédent cherchait avant tout à rapporter une situation avec fidélité, celui de Kellogg Durland est, dès son introduction, guidé par le désir clair de voir évoluer les choses.

« Lorsque notre gouvernement reconnaîtra que l'américanisation de nos citoyens en devenir débute quand ils embarquent pour nos côtes, et que les conditions dans lesquelles ils se trouvent dans les entrepôts des puissants

¹²⁸ *Idem.*

¹²⁹ *Idem.*

¹³⁰ Né en 1881, Kellogg Durland semble avoir été un journaliste très prometteur : il réalisa notamment à partir de 1901 une enquête sur les mineurs de Fife, enquête pour laquelle il s'engagea lui-même dans les mines afin de mieux comprendre le mode de vie des ouvriers (*Among the Fife Miners*, 1904) ; il écrivit également un imposant ouvrage sur la situation en Russie durant cette décennie, s'intéressant à la révolution de 1905 et à la composition de la société à l'époque (*The Red Reign ; The True Story of an Adventurous Year in Russia*, 1907). Enfin, il publia *Royal Romances of To-Day* (1911), portrait de plusieurs souveraines de l'époque. La même année, Kellogg était retrouvé mort, suicidé par empoisonnement dans un train.

navires qui leur font traverser les mers produisent leur première impression des standards américains, des mesures seront prises pour transformer ces conditions afin que les standards de la vie dans l'entrepont soient rehaussés jusqu'à être compatibles avec la décence, et la civilisation américaine.

À l'heure actuelle, le traitement des hommes, femmes et enfants de l'entrepont de certains navires venant de ports allemands, méditerranéens et de l'Adriatique est bien en dessous de ces standards. Une de mes connaissances a voyagé depuis l'Allemagne récemment dans l'entrepont d'un navire, à bord duquel se trouvait un magnifique cheval de course, possédé par un riche collectionneur de chevaux américain. Comme il n'y avait pas d'installation dédiée pour ce cheval, une écurie de fortune lui a été construite au milieu de l'entrepont, dans la pièce même où plusieurs centaines de passagers dormaient et prenaient leurs repas¹³¹. »

Ce traitement « à l'égal des animaux » n'était pas anodin. Bien souvent, la description des navires de moindre qualité est peu précise en ce qui concerne le transport des migrants. Dans ses ouvrages de la série *Merchant Fleets* détaillant l'intégralité des flottes des grandes compagnies maritimes, Duncan Haws mentionne parfois que, sur tel ou tel cargo, des migrants étaient transportés « *between decks* », c'est-à-dire dans des installations improvisées. Les choses sont parfois assez vagues, notamment en ce qui concerne les navires transporteurs de bétail de la White Star Line. Construits entre 1888 et 1895, ces navires de taille de plus en plus imposante avaient pour fonction première de transporter du bétail vivant et des marchandises, mais il semble qu'ils aient également transporté des passagers¹³². Ces navires étaient loin d'être anecdotiques : le dernier d'entre eux, le *Georgic*, fut ainsi le premier navire de la White Star à dépasser les 10 000 tonneaux de jauge brute, avant les paquebots transatlantiques de luxe qui faisaient la réputation de l'entreprise¹³³. Or, en 1897, la compagnie devait prendre livraison du *Cymric*, encore plus imposant¹³⁴. Il est intéressant de voir que la compagnie renonça finalement à en faire un transporteur de

¹³¹ DURLAND, K., « *Urgency of Improved Steerage Conditions* », 1907, *The Chautauquan*, New York. Retranscrit sur le site des archives Gjenvick-Gjonvick au lien suivant :

<http://www.gjenvick.com/Steerage/1907-11-UrgencyOfImprovedSteerageConditions.html>

¹³² Il s'agit du *Cufic* (1888), du *Runic* (1889), du *Nomadic* et du *Tauric* (1891), du *Naronic* et du *Bovic* (1892), du *Cevic* (1894) et du *Georgic* (1895).

¹³³ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 63.

¹³⁴ *Idem*, p. 65.

bétail et le consacra exclusivement au transport de migrants, les passagers voyant d'un mauvais œil le fait d'être, littéralement, traités comme des animaux¹³⁵. Il semble que la compagnie (vraisemblablement allemande) propriétaire du navire sur lequel voyagea l'ami de Durland n'avait pas ce genre d'attention.

Kellogg Durland lui-même empruntait un navire de la Cunard Line à destination de la Méditerranée. Son récit attire l'attention sur la différence de traitement selon la langue de la clientèle :

« Les passagers d'entrepont se soumettent à tout, car ils ne savent pas quoi y faire. Les navires qui vont de la Grande-Bretagne à l'Amérique disposent d'installations de niveau décent, avec des cabines pour quatre et six, une salle à manger qui ne sert à rien d'autre, une salle récréative, de bonnes conditions sanitaires et une nourriture convenable. Tout cela devrait être installé sur les navires menant des étrangers vers notre pays.

Les compagnies maritimes, néanmoins, ne peuvent être félicitées pour ces conditions améliorées sur les navires transportant des passagers anglophones. Elles sont le résultat de grognements constants et continus de la part des passagers de ces dernières années, et d'une longue agitation. Personne ne prend la défense des Italiens, des Slaves et de tous les peuples d'Europe centrale et de l'Est, et comme ils ne peuvent pas exprimer leur mécontentement dans une langue comprise par des officiers anglophones, ils sont obligés d'accepter tout ce qui leur est imposé. C'est pour cela que je suggère qu'un club de femmes engagées ou toute autre organisation se charge de cette question.

Les compagnies maritimes plieraient sous la pression. Elles cesseraient de tirer un avantage peu scrupuleux des gens qui ne peuvent protester pour eux-mêmes¹³⁶. »

Au sujet des conditions de traversée, l'article rappelle que la Cunard offre néanmoins de meilleures conditions, bien qu'elles soient sommaires.

« Le navire était de la Cunard Line, ce qui, par certains aspects, était meilleur que les compagnies allemandes ou italiennes. Nous avions des tables où nous asseoir, par exemple, et nous n'avions pas à laver nos propres assiettes comme il est courant de le faire sur la plupart des autres compagnies. Il y avait,

¹³⁵ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 82.

¹³⁶ DURLAND, K., art. cit.

néanmoins, des contraintes outrageuses. Dans notre salle à manger commune, par exemple, où 500 passagers d'entrepont mangeaient, il y avait soixante couchettes occupées. Quand le navire était surchargé, ce nombre dépassait souvent 200. Mais prenons soixante.

Entre New York et Naples, le navire met treize à quatorze jours. Sur ce voyage en particulier, des tempêtes ont fait rage six jours et nuits. Beaucoup des occupants des soixante couchettes de la salle à manger avaient un affreux mal de mer. Je me suis moi-même assis à une table centrale à une telle proximité d'un bloc de couchettes que je n'avais qu'à tendre le bras pour les toucher¹³⁷. »

La question des prix de traversée est également soulevée par l'article de Durland qui souligne avoir payé 30 \$ pour cette traversée quand une place en première classe en coûtait 90 \$, certaines pouvant même s'obtenir à 75 \$: pour une différence allant simplement du double au triple, le fossé en termes de traitement semblait particulièrement disproportionné aux yeux du journaliste¹³⁸.

Le retour, bien plus chargé, se fit sur un navire de la White Star, bien éloigné des standards proposés par le *Teutonic*.

« Le navire sur lequel je suis reparti de Naples était un vapeur de la White Star. J'ai payé mon ticket 36 dollars¹³⁹. Il n'y avait pas de salle à manger du tout, et nous devons laver notre vaisselle (en fer) et rien d'autre ne nous était fourni pour cela qu'un tonneau d'eau de mer froide ! Parfois, j'ai tenté de gratter les macaronis gras collés à l'assiette avec mes ongles. Quelques fois, j'ai eu la chance de récupérer un morceau de journal pour m'en faire un torchon. Quand nous avons embarqué, nous avons trouvé notre « matériel » (comme la vaisselle était qualifiée) posé sur nos couchettes. Chaque « matériel » de passager consistait en une casserole en fer, une louche en fer, une cuillère en fer et une fourchette en fer. Rien d'autre. Pas même un couteau. [...]

¹³⁷ *Idem*.

¹³⁸ Les prix en première classe pouvaient néanmoins être très variables en particulier sur les navires de grand luxe : sur le *Titanic*, par exemple, la qualité d'une cabine de première classe simple était à peu près équivalente à la deuxième classe (les installations communes bien plus diversifiées et luxueuses expliquant la différence de prix). Il fallait en revanche payer une somme bien plus importante pour bénéficier des suites les plus confortables, pourvues de salles de bains privées, de salons, et parfois même de promenades privées.

¹³⁹ Le voyage aller avait coûté 30 dollars, mais ce prix inférieur s'explique très certainement par le fait que les voyages à destination de l'Europe étaient beaucoup moins chargés : les prix devaient donc être baissés en conséquence.

Il n'y a pas à se plaindre concernant la quantité de nourriture, mais la qualité, et la façon dont elle était servie, ne convient pas à des êtres humains.

Je ne suis pas le moins du monde hypercritique ici. Je peux, et j'ai, plus d'une fois, mangé mon plat de macaronis après en avoir tiré les vers, les insectes et en une occasion une épingle à cheveux. Mais pourquoi ces choses-là devraient-elles se trouver dans la nourriture servie à des passagers qui paient 36 dollars pour leur traversée ? Un tel manque de soin n'est permis que parce que la White Star sait que les passagers d'entrepont ne sont pas en position de déposer des plaintes matérielles ou de faire de sérieuses objections¹⁴⁰. »

Le navire sur lequel voyagea Kellogg Durland n'est pas connu, mais une brochure de 1907 de la White Star en mentionne cinq assurant un service jusqu'à Boston, vraisemblablement au départ des ports méditerranéens : l'*Arabic*, le *Canopic*, le *Republic*, le *Cymric* et le *Romanic*, mais, l'auteur mentionnant également une arrivée à Ellis Island, il est probable qu'il ait voyagé à bord du *Cretic*¹⁴¹. Ces navires étaient dans tous les cas récents mais, dans le cas du *Cretic*, du *Romanic*, du *Canopic* et du *Republic*, ils avaient été récupérés auprès de la Dominion Line, compagnie bien moins prestigieuse, en 1904¹⁴².

Il apparaît dans tous les cas très clairement que la White Star Line était bien moins soucieuse de la qualité de ses lignes secondaires que de la ligne prestigieuse de l'Atlantique Nord : les conditions de voyage ici dépeintes sont très éloignées de celles décrites sur le *Teutonic*, pourtant bien plus ancien, mentionné en 3.121.

De la même manière, les témoignages des passagers du *Titanic* ayant voyagé en troisième classe sont très éloignés du récit de Durland. Le naufrage a en effet permis à bien des anonymes de passer à la postérité, leur récit ayant de fait reçu bien plus d'attention que si le navire était arrivé à bon port. Les témoignages *a posteriori* sont néanmoins souvent peu fiables. L'historien Walter Lord, qui raviva en 1955 l'intérêt pour le drame avec son ouvrage *La Nuit du Titanic*, récolta nombre de témoignages sur le drame. Il écrivit en avertissement sur la fiabilité de ceux-ci :

¹⁴⁰ *Idem.*

¹⁴¹ « White Star Line », brochure datant vraisemblablement de 1907 ou peu avant (l'*Adriatic* y étant annoncé comme « en construction »). Brochure entière consultable dans la base d'archives Gjenjick Gjonvick à l'adresse suivante :

<http://www.gjenjick.com/HistoricalBrochures/WhiteStarLine/WSLServices/1907/index.html>

¹⁴² DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 113-118.

« Le *Titanic* a jeté un charme sur tous ceux qui ont collaboré à sa construction ou ont navigué dessus. Avec les années, le souvenir l'a encore embelli. Beaucoup de survivants ont soutenu qu'il était deux fois plus grand que l'*Olympic* – alors que les deux *superliners* étaient exactement semblables [...]. Certains passagers se souvenaient surtout du golf, d'autres des courts de tennis, d'autres encore de l'étable avec ses vaches¹⁴³. De mille détails¹⁴⁴... »

Les récits, déjà mentionnés, des passagers de troisième classe interrogés durant la commission d'enquête américaine ne sont également pas d'un grand secours au sujet des conditions de voyage : la priorité était alors de comprendre le déroulement du naufrage, et non le détail de la vie à bord.

Restent en revanche quelques courriers anodins pour l'époque, envoyés depuis le navire avant son escale à Queenstown le 11 avril 1912, et recensés par George Behe dans son recueil *On Board RMS Titanic*. Deux permettent de se faire une idée de la façon dont la troisième classe apparaissait à ses passagers. Ainsi, Marion Meanwell écrivit peu avant l'escale à l'une de ses amies : « De mon point de vue, rien n'approchant de ces installations n'a été connu lors des précédents voyages, et je m'attends à un voyage réellement plaisant¹⁴⁵. » Un autre passager, Henri Olsen, écrivait pour sa part dans une carte envoyée à sa femme : « Un très agréable navire sur lequel voyager, tu l'imagines. On ne sent pas du tout la mer¹⁴⁶. »

Ces courts témoignages peuvent-ils refléter le vécu de la plus grande part des passagers de troisième classe du *Titanic* ? Ils attirent en tout cas l'attention sur l'enthousiasme général qui régnait au moment de ce départ en voyage inaugural : il est probable que bien des passagers de troisième classe n'avaient jamais connu d'environnement de cette qualité, du point de vue des espaces communs notamment, ainsi que des repas. Courts mots envoyés à la hâte avant le grand départ, ces écrits ne nous renseignent néanmoins pas sur les conditions de vie à bord. Il faut monter

¹⁴³ Si le *Titanic* était pourvu d'un court de squash, aucun golf ou court de tennis n'y fut présent, bien que la chose ait ensuite pu se trouver sur des navires plus récents, altérant les souvenirs des rescapés qui, dans les années 1950, « remirent à jour » ce qu'auraient dû être les installations d'un navire alors bien suranné. Quant à l'étable, il s'agit d'un souvenir bien improbable : en 1912 déjà, les cales réfrigérées dispensaient depuis longtemps du transport de vaches pour fournir du lait frais...

¹⁴⁴ LORD, W., *op. cit.*

¹⁴⁵ BEHE, G., *On Board RMS Titanic, op. cit.*, p. 59.

¹⁴⁶ *Idem*, p. 61.

d'une classe, en réalité, pour en avoir un léger aperçu par le très observateur Lawrence Beesley.

Déjà mentionné précédemment, Lawrence Beesley est une des principales sources sur l'histoire du *Titanic* vue de l'intérieur. Professeur de sciences, il voyageait en deuxième classe, survécut au naufrage et publia dès le mois suivant un récit très précis de son expérience. Observateur et rigoureux, il fournit un récit souvent précis, redonnant vie à certaines scènes de la traversée. Il revient ainsi sur son habitude de s'installer sur le pont supérieur, à un endroit dominant la troisième classe : « En regardant vers l'arrière depuis le pont des embarcations ou depuis pont le B vers l'entrepont, j'ai souvent pu constater à quel point les passagers de troisième classe appréciaient chaque minute¹⁴⁷. »

Après avoir dépeint les scènes de jeux collectifs impliquant sauts et chahuts, tout en évoquant également les mélodies plus ou moins réussies d'un joueur de cornemuse, il s'attarde sur des personnages particuliers.

« Se tenant à l'écart de tous ceux-là, généralement sur le pont de poupe surélevé au-dessus du « terrain de jeu » se trouvait un homme de vingt à vingt-quatre ans, bien habillé, toujours rasé et soigné, et de façon évidente totalement hors de propos parmi ses compagnons de voyage : il n'a jamais eu l'air heureux. Je l'ai observé et catégorisé comme un homme qui a été perçu chez lui comme un échec et a reçu le classique shilling accompagné d'un billet de troisième classe pour l'Amérique : il n'avait pas l'air assez résolu ou heureux pour se tirer de ses propres problèmes. Un autre homme intéressant voyageait dans l'entrepont, mais avait placé sa femme en seconde classe : il montait les escaliers de l'entrepont jusqu'à la deuxième classe et parlait avec affection à sa femme par-dessus le petit portail qui les séparait. Je ne l'ai jamais vu après la collision, mais je crois que sa femme était sur le *Carpathia*¹⁴⁸. Qu'ils se soient vus le dimanche soir¹⁴⁹ est très douteux : il n'aurait pas été autorisé à passer en deuxième classe dans un premier temps, et s'il l'avait été, les chances de voir sa femme dans l'obscurité et la foule auraient été réellement très faibles. De tous

¹⁴⁷ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 36.

¹⁴⁸ Le *Carpathia* est le navire qui a récupéré tous les rescapés du *Titanic*, le matin suivant le naufrage.

¹⁴⁹ La collision avec l'iceberg est survenue le dimanche 14 avril à 23 h 40 : par « dimanche soir », Beesley évoque donc les 2 h 40 qui ont suivi, durant lesquelles le paquebot a sombré.

ceux qui jouaient si joyeusement sur le pont de la troisième classe, je n'en ai pas reconnu beaucoup sur le *Carpathia*¹⁵⁰. »

Cette description de ce que pouvait être un moment sur le pont des troisièmes classes correspond bien aux rares images d'archives filmées de ces zones à bord de l'*Olympic*, mais aussi à ce qui était à portée des passagers : le pont était le principal lieu de divertissement dont ils disposaient, et le plus aéré, loin des odeurs toujours présentes des intérieurs. Joyeux, les passagers de troisième classe du *Titanic* pouvaient d'autant plus l'être que le navire leur proposait sans aucun doute ce qui se faisait de mieux pour eux à l'époque. Ce luxe (bien entendu relatif, en comparaison des classes supérieures), ne doit pas faire oublier qu'il s'agissait encore d'une exception, et que la plupart des navires qui sillonnaient l'Atlantique pour le compte des trois compagnies proposaient des conditions de voyage souvent indécentes.

S'agissait-il, alors, de rentabiliser au maximum ces espaces ? Il est souvent avancé que les compagnies maritimes ne devaient leur rentabilité qu'à l'entrepont surchargé qui compensait les dépenses excessives pour attirer les passagers de première classe. Il est ici difficile de donner une réponse catégorique : en effet, les données sur les recettes par classe sont rares, mais surtout, il est impossible de connaître l'état des dépenses par classe. Il est certain que la nourriture, les installations, le personnel étaient moins coûteux en troisième classe, mais aucun registre ne tenait compte des dépenses selon la classe de passagers pour laquelle elles avaient été faites. En ce qui concerne les recettes, les principaux chiffres consultés viennent des registres de la Cunard reprenant les différentes traversées effectuées, navires par navires. Les recettes y sont alors spécifiées par classe, mais ces registres ne débutent qu'en 1919, éludant donc l'âge d'or de l'immigration. Pour les années 1919 à 1925, toutefois, il apparaît que, selon les traversées et navires, la troisième classe pouvait, ou non, être celle qui rapportait le plus. Si les navires conçus avant tout pour les migrants recevaient d'eux l'essentiel de leurs recettes, un paquebot comme le *Mauretania* engrangeait pour sa part le plus gros de ses revenus par la première classe¹⁵¹.

¹⁵⁰ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 36-38.

¹⁵¹ D.42.GM7.1 (LPU).

En l'absence de données sur les dépenses par classe, il n'est pas possible de savoir si celles-ci rendaient la première classe déficitaire. Cela semble néanmoins douteux : la troisième classe était souvent en grande partie vide lors des voyages vers l'Europe, et il aurait été ruineux de poursuivre l'exploitation si ces paquebots n'avaient été rentables que dans un sens. Le radical basculement qui se produisit dans les années 1920 confirma, du reste, que si l'émigration était une forte source de revenus pour les compagnies, elle n'était pas exclusive.

3.13 Le défi des années 1920 : reconvertir les navires

Nous l'avons dit, les premiers préoccupés par la situation des migrants à bord des transatlantiques étaient les Américains. Si certains étaient portés par un réel idéal humaniste, c'étaient des raisons souvent bien plus concrètes qui incitaient militants et politiciens à se pencher sur la question. C'est bien ici le propos de Kellogg Durland cité plus haut : les conditions de la traversée faisaient partie de ce qui constituerait l'image que les nouveaux arrivants auraient de leur terre d'accueil. Il fallait donc que les navires soient à la hauteur du rêve qui était vendu, quand bien même, en réalité, ce qui attendait les migrants une fois l'Atlantique traversé était bien plus désagréable.

3.131 Des problématiques laissées en suspens par le déclenchement de la guerre

Il s'agissait de faire en sorte que les migrants arrivent aux États-Unis en bonne santé, ce qui explique les mesures prises rapidement pour instaurer des contrôles d'hygiène afin d'éviter la contagion et, de façon plus large, l'entrée d'individus jugés indésirables sur le territoire. Parmi ces indésirables figuraient notamment les jeunes filles déjà mères et isolées, considérées de fait comme ayant des mœurs trop libérées. Ceci explique que la question des agressions sexuelles à bord des navires ait également été traitée rapidement.

On retrouve en effet sur la plupart des navires de la période cette séparation par sexe au sein des dortoirs (déjà mentionnée à travers l'étude des plans de *La*

Lorraine¹⁵², ou ceux du *Titanic*¹⁵³, notamment¹⁵⁴), cela ayant pour but d'éviter des interactions trop intimes entre passagers célibataires, mais aussi de faire en sorte que les membres d'équipage les moins fiables (notamment les chauffeurs et soutiers, souvent recrutés au dernier moment) ne soient tentés d'abuser des passagères. Un article de 1910 prouve que les choses ne s'étaient alors toujours pas améliorées :

« Des abus parmi les passagers immigrants qui arrivent dans ce pays par les ports de New York, Philadelphie et Baltimore, on récemment fait l'objet d'une inspection discrète menée par des officiers de l'immigration en lien avec le département du commerce et du travail. [...]

Il y a quelques années, la commission de l'immigration nommée par le Congrès pour mener l'enquête sur les conditions parmi les immigrants, notamment en ce qui concerne les passagers d'entrepont signalait un bon nombre d'abus supposés. Des agents de sexe féminin ont été employés, ainsi que des inspecteurs, qui ont fait des voyages en Europe dans l'entrepont afin d'étudier ces conditions de près.

[...]

Des tentatives d'agression sur des femmes et filles immigrantes n'ont pas été contrées ; la saleté et le manque d'hygiène sont aussi présents aujourd'hui que par le passé, de la nourriture rassie et immangeable est toujours servie, et les insultes aveugles et répétées signalées par les femmes de la commission de l'immigration continuent sans entrave¹⁵⁵. »

À l'orée de la Grande Guerre, ce problème n'était toujours pas résolu. Il avait des conséquences immédiates sur le devenir des immigrantes agressées, susceptibles, de fait, de devenir des mères célibataires après leur arrivée sur le territoire américain, le père de l'enfant ayant pour sa part disparu après le débarquement. Il ne s'agissait pas tant, donc, pour les organismes enquêtant sur le problème, de défendre les femmes que d'enrayer une crise qui pouvait avoir des conséquences sociales importantes.

¹⁵² 1997 004 5842 (AFL).

¹⁵³ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2.

¹⁵⁴ Voir 3.121.

¹⁵⁵ « *Steerage Class - Abuses Among Immigrant Passengers - 1910 Report* », *The Evening Standard*, Ogden, Utah, 6 octobre 1910. Retranscrit sur le site des archives Gjenvick-Gjonvick au lien suivant : <http://www.gjenvick.com/Steerage/1910-10-06-AbusesAmongEmigrantPassengersInSteerage.html>

La question de la sécurité en mer se posa également de façon cruciale avec le naufrage du *Titanic*, concernant notamment le transport de masse des migrants. La question des séparations entre classes et de leur impact durant le drame a déjà été évoquée plus haut¹⁵⁶. Mais elle se doubla d'un autre débat de plus grande ampleur sur la question des moyens de sauvetage. Si cette problématique sera évoquée plus en détail dans le chapitre suivant, il faut signaler à quel point cette question des moyens de sauvetage était liée à celle de l'émigration. En signalant à l'opinion publique qu'il était désormais nécessaire et vital que chaque navire dispose d'assez de canots de sauvetage pour tout le monde, le naufrage du *Titanic* posait également la question de l'adaptation des navires à ce nouveau besoin.

Les navires amiraux des flottes de la Cunard, de la White Star et de la Transat ne furent pas les plus entravés. Le *France* de 1912, par exemple, effectua sa traversée inaugurale une semaine après le naufrage du *Titanic* en ayant à son bord assez d'embarcations pour tout le monde¹⁵⁷. De même, l'*Olympic*, jumeau du *Titanic*, put être équipé instantanément d'assez de moyens de sauvetage.

Le problème était bien plus important pour les navires dédiés au transport de migrants. Ceux-ci étaient en effet conçus pour transporter un maximum de passagers dans des volumes les plus réduits possibles : pour ces navires-là, vitesse et prestige n'étaient pas nécessaires, aussi la taille devenait-elle un handicap. Qui plus est, là où un paquebot comme le *Titanic* octroyait une majeure partie de ses ponts aux vastes salons de première classe, les paquebots plus petits et destinés quasi exclusivement aux migrants ne contenaient pratiquement que des logements. La densité y était donc bien plus élevée. En matière de sécurité, cela signifiait la nécessité d'avoir plus de canots de sauvetage, dans un espace bien réduit. La chose était matériellement souvent impossible¹⁵⁸.

De plus, la possession d'embarcations de sauvetage en nombre suffisant n'était pas toujours une garantie de sécurité : encore fallait-il pouvoir toutes les mettre à la mer dans un délai raisonnable. Or, bien souvent, les navires de petite taille disposaient d'un nombre de bossoirs réduit, impliquant que plusieurs canots devaient être

¹⁵⁶ Voir 3.122

¹⁵⁷ 1997 004 7393 (AFL).

¹⁵⁸ CHIRNSIDE, M. et GITTINS, D., « *The Aftermath of the Disaster* » dans HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 242-243.

descendus successivement du même emplacement, ralentissant énormément les opérations de sauvetage. Enfin, il fut courant que les compagnies ne fournissent que des embarcations très précaires, parfois même totalement inutilisables, pour remplir plus facilement les quotas¹⁵⁹.

Les navires dédiés au transport de migrants étaient donc au cœur de cette problématique, qui restait non résolue au début de la Première Guerre mondiale. Un navire comme le *Carpathia* de la Cunard, en effet, pouvait poser de graves problèmes de sécurité. Le conflit résolut le problème d'une double manière : d'une part, plusieurs des navires concernés, comme le *Carpathia* ou encore le *Mount Temple* de la Canadian Pacific, coulèrent durant le conflit¹⁶⁰. D'autre part, surtout, au conflit succéda une modification radicale des flux migratoires qui força, de fait, à transformer les navires pour qu'ils transportent moins de passagers.

3.132 Les quotas et leurs conséquences

L'après-guerre fut marqué par la naissance ponctuelle d'un flux opportuniste entre l'Allemagne et les États-Unis. Profitant du fait que le pays connaissait une forte crise et que les départs en étaient nombreux, les compagnies britanniques et françaises tentèrent de mettre en place des services au départ de l'Allemagne. Ainsi, la Compagnie générale transatlantique utilisa provisoirement le *Niagara* sur la ligne de Hambourg à New York en 1921¹⁶¹. Néanmoins, les rapports du conseil d'administration montrent que la compagnie joua surtout sur la spécificité de sa ligne à destination de l'Amérique centrale, qui partit également de Hambourg à cette période¹⁶².

La White Star Line poussa les choses plus loin en inaugurant un service régulier entre Brême, Southampton, Cherbourg et New York en 1922, avec des navires de second plan, d'abord le *Vedic* et le *Poland*, puis avec les plus imposants *Canopic* et

¹⁵⁹ Ce fut notamment le cas à bord de l'*Olympic*, jumeau du *Titanic*, lors de son départ suivant le naufrage, fin avril 1912. La chose est connue par la grève que menèrent une bonne partie des personnels de chaufferie du navire, conscients qu'un naufrage les toucherait plus que les passagers, et qui dénonçaient la présence d'embarcations dont certaines n'étaient pas même aptes à flotter. Voir le chapitre 4 pour plus de précisions.

¹⁶⁰ CHIRNSIDE, M. et GITTINS, D., art. cit., p. 243.

¹⁶¹ HAWS, D., *French Line*, op. cit., p. 68.

¹⁶² Rapport du CA à l'AG de 1922, 1997 004 5209 (AFL).

Pittsburgh. Ce service se perpétua jusqu'en 1924¹⁶³. La Cunard n'échappa pas au phénomène et affecta également à la ligne plusieurs anciens navires comme le *Saxonia*, le *Pannonia* et le *Caronia*, tous âgés d'une vingtaine d'années¹⁶⁴.

Néanmoins, le transport de migrants devenait un secteur en perte de vitesse rapide. En 1921, en effet, les États-Unis votèrent l'*Emergency Quota Act*, loi instaurant de drastiques quotas concernant les immigrants susceptibles de pénétrer sur le territoire américain. La principale mesure en était la suivante :

« Le nombre d'étrangers de toute nationalité qui pourraient être admis dans le cadre des lois migratoires aux États-Unis dans une année fiscale sera limité à 3 % du nombre de personnes nées à l'étranger de cette nationalité résidant aux États-Unis, comme déterminé par le recensement américain de 1910¹⁶⁵. »

De fait, l'entrée sur le territoire américain était facilitée pour les populations venant d'Europe du Nord, en particulier britanniques, en opposition aux populations venues d'Europe du sud et centrale. Cela explique la disparition du service méditerranéen de la *White Star Line* en 1923¹⁶⁶. En 1924, le quota fut encore renforcé : l'*Immigration Act* réduisit encore le nombre de personnes admissibles, toujours selon les mêmes critères, de façon à privilégier les migrants venus du Royaume-Uni, d'Irlande et d'Allemagne notamment¹⁶⁷.

De fait, la chute fut énorme : de 1921 à 1941, moins de 3 millions d'Européens immigrèrent aux États-Unis, contre plus de 12 millions durant les vingt années précédentes (malgré un trafic quasi-nul durant cinq années)¹⁶⁸. Les transatlantiques conçus pour transporter de très grandes quantités de migrants devenaient, par la force des choses, obsolètes. Les compagnies eurent néanmoins une chance : le conflit avait entraîné la réquisition de nombreux navires, ce qui rendit nécessaire une refonte d'après-guerre pour les préparer à leur retour en service commercial. Déjà en 1920, il

¹⁶³ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, *op. cit.*, p. 179 et 203.

¹⁶⁴ HAWS, D., *Cunard Line*, *op. cit.*, p. 55-56.

¹⁶⁵ « 1910 Emergency Quota Law », texte de la loi consulté à l'adresse : <http://library.uwb.edu/static/USimmigration/42%20stat%205.pdf>

¹⁶⁶ HAWS, D., *Merchant Fleets, White Star Line*, *op. cit.*, p. 25.

¹⁶⁷ « 1924 Immigration Act », texte de la loi consulté à l'adresse : <http://library.uwb.edu/static/USimmigration/43%20stat%20153.pdf>

¹⁶⁸ MARNOT, B., *op. cit.*, p. 32.

semblait clair que le nombre de migrants à transporter ne serait plus le même qu'en 1913, aussi les refontes prirent-elles souvent cet élément en compte. Ainsi, en janvier 1920, le *Celtic* revint en service avec une troisième classe destinée à 1 000 passagers, chose encore énorme pour l'époque, mais à mettre en comparaison avec les 2 350 places dont il disposait vingt ans plus tôt¹⁶⁹.

De même, Mark Chirnside distingue un net basculement dans son histoire de l'*Aquitania*. Le navire était sans conteste l'un des navires les plus populaires du début des années 1920, et il transporta en 1921 pas moins de 26 331 passagers de troisième classe, tous sens de trajets confondus. L'année suivante, le chiffre déclinait déjà à 14 165, pour ensuite ne plus atteindre que 8 208 personnes en 1925. Cette année-là, seulement 2 948 passagers de troisième classe se rendaient aux États-Unis¹⁷⁰.

Le sentiment était le même en France, où la Compagnie générale transatlantique se plaignait des mesures protectionnistes qui restreignaient sa clientèle : l'Italie, notamment, ayant des quotas réduits, préférait se charger elle-même du transport de ses migrants :

« Depuis juin 1921, le trafic des passagers de 3^e classe sur les États-Unis est considérablement entravé par les lois restrictives adoptées par le gouvernement américain, aussi n'avons-nous eu l'année dernière à transporter qu'un nombre très faible de passagers de cette catégorie. [...]

La situation générale, au cours de l'exercice écoulé, s'est encore trouvée compliquée du fait que la plupart des gouvernements sont entrés dans la voie de mesures protectionnistes en faveur de leur pavillon, mesures qui ont été très préjudiciables à nos intérêts, en modifiant les conditions normales d'exploitation de nos différentes lignes. Nous voyons, en effet, l'Italie réservant presque exclusivement à son pavillon le trafic des passagers de troisième classe, différents pays de l'Europe centrale imposant des règles de plus en plus rigoureuses pour le recrutement et l'embarquement des émigrants, et enfin les États-Unis limitant strictement le nombre de passagers à admettre chaque année sur leur territoire¹⁷¹. »

¹⁶⁹ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 97-98.

¹⁷⁰ CHIRNSIDE, M., *RMS Aquitania*, op. cit., p. 43.

¹⁷¹ Rapport du CA à l'AG de 1923, 1997 004 5209 (AFL).

Ainsi, les navires durent souvent être réadaptés aux nouvelles conditions économiques, une troisième classe aux nombreuses places vides étant tout sauf rentable. Aucun des navires de premier plan n'y échappa : ainsi, en 1921, le *Mauretania* fraîchement refondu ne pouvait transporter que 700 migrants, contre 1 100 précédemment¹⁷². De même, au cours de sa transformation en « *Berengaria* », l'*Imperator* jadis conçu pour transporter des migrants jusque dans une « quatrième classe » n'avait plus que 500 places, sa troisième classe étant désormais la plus petite des trois classes du navire¹⁷³. Du côté de la White Star Line, en revanche, l'*Olympic* conserva plus de 1 100 places en troisième classe jusqu'en 1928¹⁷⁴.

Dès l'après-guerre, la Transat dut également prendre en charge la question de son navire principal, le *France*, dont les dortoirs restaient archaïques : le nombre de passagers fut ainsi réduit pour accorder plus de place à ceux qui restaient¹⁷⁵. Néanmoins, le *Paris*, entré en service en 1921, gardait une troisième classe pour plus d'un millier de personnes, qui ne fut pas transformée avant la fin de la décennie¹⁷⁶. En revanche, la mise en service de l'*Île-de-France*, en 1927, fut l'occasion de modifier radicalement la politique de la compagnie en la matière. Dans son histoire de l'entreprise, Marthe Barbance mentionne que :

« Malgré toute leur ingéniosité, les compagnies de navigation ne pouvaient plus compter sur les émigrants pour remplir leurs entreponts ; toutes avaient un excédent de couchettes de troisième classe. [...] Sur l'*Île-de-France* en construction on n'aménageait plus que 340 places de troisième classe¹⁷⁷. »

Cela indiquerait une diminution pour le moins importante, et ferait de la troisième classe du navire celle qui transportait le moins d'individus, inversant radicalement la tendance qui était encore en vigueur à bord du *Paris* et du *France*. La capacité des navires en passagers est toutefois la donnée qui varie le plus selon les sources. Ainsi, le rapport du conseil d'administration de 1928, présentant le paquebot,

¹⁷² D.42.B1.10 (LPU).

¹⁷³ HAWS, D., *Cunard Line*, op. cit., p. 72.

¹⁷⁴ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 150-151.

¹⁷⁵ 1997 004 6083 (AFL).

¹⁷⁶ HAWS, D., *French Line*, op. cit., p. 92.

¹⁷⁷ BARBANCE, M., op. cit., p. 236.

mentionne « 673 passagers de 1^{ère} classe, 401 de 2^e classe et 496 de 3^e classe¹⁷⁸ ». Les plans témoignent pour leur part d'une très nette amélioration des conditions de voyage : les passagers se voyaient attribuer plus d'espace, des cabines pour quelques personnes seulement, un fumoir servant également de dancing et un salon pour dames¹⁷⁹. Dès 1933, cependant, des plans plus récents témoignent d'une claire diminution de la superficie octroyée aux cabines de troisième classe, au profit de nouveaux espaces communs pour cette classe, et d'une extension de la « classe touriste », nouveau nom de la deuxième classe¹⁸⁰. Le rapport du CA de l'année 1934 mentionne d'ailleurs des transformations effectuées à l'époque sur l'*Île-de-France* et le *Paris*, sans réellement les détailler : il est sobrement indiqué que les installations pour passagers ont été « améliorées¹⁸¹ ». La morphologie des navires de la Compagnie générale transatlantique témoigne donc réellement d'une volonté de transporter moins de personnes, mais plus confortablement.

Du côté de la White Star Line, l'*Olympic* fut, entre 1927 et 1929, la cible de nombreuses transformations. Certaines, qui visaient avant tout les classes supérieures, seront étudiées ultérieurement¹⁸². Car le changement le plus radical fut l'apparition d'une nouvelle classe s'intercalant entre la deuxième et la troisième, la « *tourist third cabin* ». Pour l'intégrer, la salle à manger de deuxième classe fut coupée en deux afin qu'une partie soit octroyée à cette nouvelle classe. De même, le fumoir et le salon des troisièmes classes devinrent des espaces de « *tourist third cabin* » tandis que ce qui avait jadis été « l'espace ouvert de troisième classe » fut reconfiguré pour accueillir fumoir et salon de troisième. Quant aux cabines, les meilleures cabines de troisième classe et certaines de deuxième situées non loin furent données à la nouvelle classe.

Dans l'ensemble, le long travail de recherche mené par Mark Chirnside sur le navire prouve que cette refonte se solda par une transformation défavorable à la troisième classe, qui perdait beaucoup en confort. En superficie également : après

¹⁷⁸ Rapport du CA à l'AG de 1928, 1997 004 5210 (AFL).

¹⁷⁹ 1997 004 5816 (AFL).

¹⁸⁰ 1997 004 6409 (AFL).

¹⁸¹ Rapport du CA à l'AG de 1934, 1997 004 5210 (AFL).

¹⁸² Voir 3.23.

1929, le navire ne pouvait plus transporter que 610 passagers de cette classe, à opposer au millier pour lequel il était conçu au départ¹⁸³.

Il en allait de même pour les fleurons de la Cunard Line : ainsi, en 1926, l'*Aquitania* dont les baisses de fréquentation ont déjà été évoquées, fut totalement refondu. Ses près de 1 200 places de troisième classe furent ramenées à 640 de « *tourist (third) class* » durant une refonte en décembre¹⁸⁴. À l'inverse, la deuxième classe fut nettement augmentée, passant de 600 à 950 places¹⁸⁵.

Les années 1920 furent ainsi une période de mutation, la manne représentée par l'émigration n'étant désormais plus accessible. En la matière, la Compagnie générale transatlantique apparaît souvent comme favorisée. Il est communément admis que sa place de choix dans les années 1920, par rapport à sa situation d'avant-guerre, était due en particulier à son désintérêt en matière migratoire : la « Transat » ne se serait jamais intéressée à la question et aurait, de fait, été naturellement adaptée aux nouveaux flux. Cette analyse est cependant inexacte¹⁸⁶. Il a été démontré ici que la compagnie s'était en effet clairement intéressée aux migrations, comme en témoignent les rapports de son conseil d'administration. Loin d'ignorer le phénomène, elle tenta également d'y participer, et des navires comme le *Paris* témoignent de ce désir de jouer un grand rôle dans ce trafic malgré la position moins adaptée de la France en la matière.

Il apparaît néanmoins clairement que les restrictions pratiques dont souffrit la compagnie en matière de taille des navires¹⁸⁷, son net retard du point de vue de la qualité de ses installations, et sa tendance à mettre en service ses navires un par un, et non par trios, lui ont fourni de meilleures armes pour s'adapter. Plus modestes en taille, le *France* et le *Paris* furent plus aisés à reconfigurer que l'*Aquitania*, ou, plus encore, l'*Olympic*, qui restaient assez inadaptés au climat de la fin des années 1920. Surtout, la mise en service de l'*Île-de-France* en 1927 permit à la Compagnie générale transatlantique de se doter d'un navire totalement adapté aux nouvelles clientèles,

¹⁸³ CHIRNSIDE, M., *RMS Olympic, Titanic's Sister*, op. cit., p. 215-216.

¹⁸⁴ D.42.B1.11 (LPU).

¹⁸⁵ CHIRNSIDE, M., *RMS Aquitania*, op. cit., p. 50.

¹⁸⁶ RESCHE, A., « La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique », art. cit.

¹⁸⁷ Comme cela a été étudié en 2.2.

quand les compagnies britanniques durent attendre 1936 pour mettre conjointement en service un nouveau grand transatlantique moderne : le *Queen Mary*.

De ce fait, l'exemple parlant de la Compagnie générale transatlantique montre que, à partir des années 1920, la clientèle fortunée et les classes moyennes devaient désormais constituer le cœur de cible des compagnies maritimes. Plus exigeantes, ces clientèles étaient déjà, depuis longtemps, au cœur des politiques des compagnies afin d'assurer aux navires une façade plaisante. Il s'agissait désormais de pérenniser l'intérêt de ces passagers en s'adaptant à leurs désirs, à l'évolution de leurs mœurs et de leurs besoins.

3.2 Clientèles aisées et réputation

Le luxe et l'art de vivre sont toujours les images les plus évocatrices lorsque l'on évoque les grands transatlantiques. Ces aspects sont en effet ceux qui émerveillent le plus aisément le grand public et participent à la nostalgie d'un temps révolu qui s'exprime parmi nombre de passionnés, qu'ils aient ou non vécu cette époque¹⁸⁸. Ce fait n'est pas nouveau et cet émerveillement était déjà l'objectif recherché par les compagnies durant leurs années d'exercice. Les surnoms donnés aux navires, qu'ils soient ou non guidés par leurs propriétaires, en témoignent par leur insistance sur le côté somptueux.

La clientèle fortunée était en effet celle qui pouvait permettre à un navire de se faire un nom dans la presse, et aux compagnies de se créer une place tant sur la scène internationale qu'auprès des politiques qui prenaient goût aux voyages à bord de leurs navires. Cela justifie que les compagnies n'aient pas regardé à la dépense lorsqu'il s'agissait d'aménager leur première classe, même lorsque les insalubres dortoirs quelques ponts plus bas engrangeaient finalement plus de bénéfices.

Le basculement des années 1920 n'appela donc pas à un réel recentrage sur les classe fortunées, mais plutôt à un renforcement d'une démarche déjà affirmée. La première classe n'était plus nécessaire : elle devenait vitale, de même que la classe « touriste » qui émergeait alors.

C'est ainsi qu'il convient de s'interroger sur la manière dont le luxe était alors la façade des navires, et la façon dont les idées de confort ont évolué. Le début du XX^e siècle a en effet vu une forte augmentation des attentes des passagers, en matière de loisirs proposés, mais aussi de services, et ce jusqu'aux aspects médicaux et religieux. Il convient de voir comment les différentes compagnies apprirent à y faire face.

Par ailleurs, un temps fort de la carrière d'un navire, en matière de représentation et de satisfaction des élites, était son voyage inaugural, moment où il se trouvait sous le feu des projecteurs. Nous nous centrerons sur deux cas, le premier

¹⁸⁸ Les conférences et expositions organisées par l'Association French Lines sont à ce titre évocatrices : si les sujets ont divers, on retrouve beaucoup d'expositions d'objets relatifs à la vie à bord, en particulier dans les cabines luxueuses, des présentations sur l'art culinaire au sein de la Compagnie générale transatlantique, ainsi que sur la décoration des navires.

est celui du *Titanic*, voyage inaugural qui s'annonçait presque banal pour l'époque mais dont la connaissance est accrue par son issue tragique¹⁸⁹. Le second est celui du *Normandie*, pour sa part totalement mis en scène par la direction de la compagnie et réapproprié par le pouvoir politique de l'époque.

Enfin, il s'agira de voir comment l'évolution de la clientèle a influencé la répartition des classes, la conception des navires et leurs refontes, montrant ainsi comment l'évolution de la société et des échanges intercontinentaux se retrouve jusque dans la structure même des navires.

3.21 Le luxe comme façade des navires

Si la majeure partie de ceux qui voyageaient à bord n'en voyaient rien, les paquebots transatlantiques sont restés mémorables dans l'imagerie collective comme des symboles de luxe et de somptuosité. Loin d'être anecdotique, cette pratique permettait d'exporter art et mode de vie à l'étranger, posant les bases d'une mondialisation culturelle en marche. Lieu de luxe et de confort, les navires devenaient également ambassadeurs et, sans que l'on s'en étonne, représentants de commerce de savoir-faire locaux.

En la matière, la Compagnie générale transatlantique sut, de manière précoce, faire de cette tendance sa marque de fabrique. Son intérêt pour le luxe fut en effet aussi prononcé que l'était la négligence envers l'entrepont qui a été évoquée précédemment. Une illustration flagrante de cette tendance se retrouve notamment dans les politiques religieuses des trois compagnies.

¹⁸⁹ En tant que second d'une série de trois navires jumeaux, mis en service moins d'un an après son prédécesseur, le *Titanic* ne créait pas la surprise, en soi. S'il portait des améliorations fièrement mises en avant par ses propriétaires et constructeurs, il n'était pas porteur du vent de nouveauté totale de l'*Olympic*, son « grand frère ». Aussi son voyage inaugural, s'il attira l'attention des journaux, ne le fit pas dans la même mesure. C'est l'annonce de son accident, puis de son naufrage et du bilan meurtrier qui contribuèrent à faire entrer dans la légende le navire qui, deuxième élément d'un trio, aurait dû en être le moins notable, n'ayant ni la primeur, ni le dernier mot en matière technologique.

3.211 Le temps des « Palaces flottants »

L'un des aspects les plus fascinants liés aux grands transatlantiques, aux yeux du grand public, est celui de leurs intérieurs souvent somptueux et travaillés. Cet intérêt ne se dément pas comme en témoignent les expositions d'objets venant de paquebots français organisées par l'Association French Lines, ou encore l'intérêt suscité par les reconstitutions virtuelles d'intérieurs¹⁹⁰. Cette décoration était à l'époque un important argument de vente. Surtout, elle permettait aux compagnies de se créer une réputation prestigieuse. Néanmoins, ce phénomène connut une progressive évolution.

Il est ainsi significatif que, dans le cas des paquebots de classe Olympic (et à fortiori pour les navires moins connus de la White Star Line), aucun décorateur d'intérieur ne soit mentionné. Les deux « pères » reconnus pour le projet sont Alexander Carlisle et Thomas Andrews, tous deux architectes navals. La décoration émanait ainsi directement des chantiers qui, semble-t-il, la concevaient eux-mêmes. Ce fait est confirmé par les styles de cabines utilisés en première classe pour les suites les plus luxueuses : standardisées, elles pouvaient avoir différents styles (Louis XIV, XV et XVI, Hollandais ancien et moderne, Empire, Régence, Reine Anne...), mais existaient également des styles dénommés Harland & Wolff A, Harland & Wolff B, émanant directement des chantiers qui avaient leurs propres ateliers de décoration¹⁹¹.

Si les éléments décoratifs spécifiques (moquettes, tapisseries, vaisselle, tableaux) étaient ensuite commandés, la décoration était conçue par les chantiers, de même que la machinerie du navire et sa coque. Du reste, les notes prises par Thomas Andrews durant la traversée inaugurale de l'*Olympic* à la recherche des dysfonctionnements du navire montrent que ces points relevaient clairement de sa responsabilité : ses observations allaient en effet jusqu'à questionner la disposition du miroir des *dressing rooms* des suites de première classe¹⁹².

¹⁹⁰ En la matière, le travail réalisé par la petite équipe du projet *Titanic, Honor & Glory*, visant à proposer une reconstitution rigoureuse du paquebot et de son naufrage, est exemplaire et fait régulièrement l'objet de médiatisation. Ce travail requiert par ailleurs l'examen attentif de nombreuses sources qui ont permis de mettre au jour de nouvelles découvertes passées jusque-là inaperçues.

¹⁹¹ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2.

¹⁹² CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 326-327.

De ce point de vue, la Cunard Line se détachait : pour le *Lusitania* et le *Mauretania*, elle fit en effet appel à deux architectes d'intérieur renommés, respectivement James Miller (qui travaillait à la même époque sur plusieurs grands hôtels écossais) et Harold Peto (surtout connu pour ses compositions en matière de jardins)¹⁹³. Ces noms n'étaient cependant pas mis en avant dans les brochures consacrées à la décoration du navire éditées à l'époque¹⁹⁴. Leurs décisions restaient soumises au conseil d'administration¹⁹⁵, mais surtout à l'architecte général du navire, Leonard Peskett, qui en concevait les espaces et les volumes. Le choix de deux architectes différents pour la décoration des deux navires globalement similaires dans leurs formes, leur permit d'acquérir des personnalités très différentes. Miller produisit sur le *Lusitania* une décoration dans des teintes de blanc et d'or, vraisemblablement inspirées du travail qu'accomplissait au même moment Charles Mewès sur l'*Amerika* de la HAPAG¹⁹⁶. À l'inverse, Peto, habitué de la décoration des manoirs britanniques, produisit un décor plus intimiste, porté par les teintes naturelles du bois, en particulier l'acajou et le chêne¹⁹⁷. Tandis que leurs futurs rivaux de la White Star Line étaient des copies presque conformes, le duo de la Cunard proposait ainsi une double expérience.

À bord du *France*, la décoration fit également l'objet de travaux poussés. Si aucun nom d'architecte d'intérieur n'a pu être retrouvé durant la préparation de ce travail, Marthe Barbance précisa dans son *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique* qu'il fut décoré « par les maisons Nelson et Remon et, en partie, par le chantier de Penhoët lui-même¹⁹⁸ ». La décoration était en revanche un point particulièrement réfléchi du navire, visant à faire de celui-ci une représentation flottante de la culture française, désirée par les voyageurs américains en particulier¹⁹⁹.

Les styles architecturaux y étaient ainsi typiquement français, allant jusqu'à reproduire certains ouvrages déjà existants (l'escalier principal était ainsi une copie de celui de l'Hôtel du Comte de Toulouse, réalisé par Robert de Cotte, gendre de

¹⁹³ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 41.

¹⁹⁴ B/CUN/7/1/2/1 (MMM).

¹⁹⁵ D.42.B1.6 (LPU).

¹⁹⁶ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 41.

¹⁹⁷ *Idem*, p. 83.

¹⁹⁸ BARBANCE, M., op. cit., p. 152.

¹⁹⁹ 1997 004 6083 (AFL).

Mansart). De même, de nombreuses œuvres d'art représentaient des personnalités de la France classique : Colbert, Madame de Maintenon, mais également Louis XIV en costume de sacre²⁰⁰.

Les archives de la compagnie relevèrent avec satisfaction que le navire avait été source d'inspiration pour les décorateurs de l'*Aquitania*, de l'*Imperator* et du *Vaterland*, alors en construction²⁰¹. Cela n'est cependant pas un fait particulièrement rare : Leonard Peskett, architecte principal de la Cunard²⁰², avait ainsi fait un voyage d'observation à bord de l'*Olympic* en 1911, de même que le décorateur de l'*Aquitania*, Arthur Joseph Davis²⁰³. De surcroît, Davis appartenait au même cabinet que Charles Mewès, chargé par la HAPAG de décorer l'*Imperator* et le *Vaderland*. Aussi l'émulation entre compagnies était-elle constante à cette époque, chose qui transparaît également dans l'attention que portait parfois le conseil d'administration de la Cunard aux créations rivales²⁰⁴, de même que celui de la Transat²⁰⁵.

En matière de décoration intérieure, celle-ci poussa néanmoins la chose bien plus loin dans les années 1920 et 1930 avec l'*Île-de-France* et surtout le *Normandie*. Pour la première fois, les architectes d'intérieur furent réellement mis en avant, leurs noms justifiant en bonne part le navire et la dépense. Sur le premier, John Dal Piaz, président de la compagnie avait voulu voir l'entreprise créer un style, plutôt que de reprendre ce qui se faisait ailleurs. Pour cela, trois architectes de renom furent invités : Richard Bowens Van der Boijen, Pierre Patout et Henri Pacon. Mais derrière ces grands noms se trouvaient également une multitude de décorateurs qui se chargeaient de concevoir un salon, une cabine, un ouvrage d'art : sculpteurs, peintres, ferronniers, architectes étaient ainsi convoqués pour produire un navire représentatif de l'art français de l'époque²⁰⁶. La réussite fut indéniable en cela que l'*Île-de-France* proposa

²⁰⁰ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 355-356.

²⁰¹ 1997 004 6083 (AFL).

²⁰² Les notes de Peskett peuvent se trouver notamment dans la cote B/CUN/3/9/1 et suivantes (MMM), mais représentaient une somme documentaire trop importante par rapport à leur intérêt dans le cadre de ce travail pour être étudiées ici.

²⁰³ CHIRNSIDE, M., *RMS Olympic, Titanic's Sister*, *op. cit.*, p. 304-308.

²⁰⁴ D.42.B1.8 et D.42.B1.9 (LPU), notamment.

²⁰⁵ 1997 004 5209 et 1997 004 5210 (AFL).

²⁰⁶ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 357-359.

aux passagers des installations tranchant très clairement avec les navires plus anciens, dont la décoration devenait de plus en plus surannée²⁰⁷.

La même démarche fut entreprise sur le *Normandie*, portée plus loin encore. Les trois architectes principaux de l'*Île-de-France* furent à nouveau engagés, accompagnés de Roger-Henri Expert qui jouissait également d'un grand renom. Tous quatre eurent à prendre en compte un très dense cahier des charges relatif à la décoration²⁰⁸. Un dossier de l'époque résuma ce rôle :

« Pour l'aménagement général et la fixation des volumes et des proportions des grands locaux communs, les architectes navals ont fait appel à des architectes terrestres, désirant les associer, ainsi que nos artistes, à la réussite du paquebot. [...] Aux décorateurs fut demandé l'ameublement et l'ornementation des locaux communs. De plus, pour les cabines de 1^{ère} classe, des artistes purent donner libre cours à leur talent et à leur fantaisie dans la recherche de la variété. C'est ainsi que pour la réalisation des quatre principaux types de cabines qui se présentaient, trente-sept projets furent retenus qui permirent [...] d'éliminer l'uniformité et la monotonie qui auraient été fastidieuses pour un si grand nombre de cabines²⁰⁹. »

Le critique d'art Claude Roger-Marx, qui avait participé à la construction du navire, revint sur la portée de cette expérience dans une brochure « Introduction à la visite du paquebot » publiée à la fois en français et en anglais :

« Il n'est que trop vrai que la France, depuis cent ans, est à la recherche d'un style. Nous restons encore en pleins tâtonnements : l'Exposition de 1925 l'a prouvé. Ce fut donc un grand acte de courage de s'adresser à cent chercheurs plutôt que de s'en tenir à de vieilles certitudes et de parodier le passé. On saura gré à la Compagnie Transatlantique d'avoir mis à la disposition d'une équipe de peintres et de sculpteurs qui réclamaient en vain des murs, de vastes surfaces afin qu'ils se rendent compte eux-mêmes de ce qu'ils savent et de ce qu'ils ont encore à apprendre. L'expérience de

²⁰⁷ Ainsi, à bord de l'*Olympic*, une tentative osée d'actualisation de la décoration vit le jour lorsque les boiseries du Grand Escalier, jusque-là « au naturel », furent repeintes dans de curieuses teintes « vert avocat ».

²⁰⁸ 1997 004 4679 (AFL).

²⁰⁹ 1999 004 0920 (AFL).

Normandie précède celle de 1937. Elle se heurte aux mêmes difficultés. Mais cette expérience a sa noblesse²¹⁰. »

La France se préparait en effet à accueillir une exposition universelle, en 1937 : le *Normandie* y ferait à double titre figure de point de départ : expérimentation artistique d'une part, mais également moyen pour beaucoup d'Américains de venir sur le site²¹¹. C'est en effet à eux que le *Normandie* se destinait, avec parfois des précautions à prendre. Une note interne à la compagnie, destinée aux artistes engagés, indiquait ainsi : « les nus sont à prohiber entièrement du *Normandie*, notre clientèle américaine ne les tolérera pas²¹². » Comme lors du choix du nom du navire²¹³, tout était fait pour éviter d'incommoder cette clientèle très désirée.

Qui plus est, le paquebot devait ainsi représenter des arts de la France entière. Le discours tenu par le Président de la République Albert Lebrun lors de l'inauguration du navire²¹⁴ était en la matière très parlant :

« Il n'est pas une province, une grande cité, une industrie maîtresse, un art marquant qui n'y ait collaboré. Ses aciers ordinaires ou à grande résistance lui viennent de Lorraine et de la Loire, ses dynamos d'Alsace. Paris lui a fourni ses ascenseurs. Marseille ses ventilateurs, Grenoble son appareillage électrique. Cristaux de Nancy, grès et céramiques de la manufacture de Sèvres, ferronneries en acier, cuivre et bronze de la région parisienne, porcelaines de Limoges, tapisseries d'Aubusson, onyx d'Algérie, laque et teck d'Indochine, acajou d'Afrique, chacun, peut-on dire, a apporté ce qu'il avait de plus nouveau et de mieux conditionné²¹⁵. »

Décorer le *Normandie* était d'ailleurs un enjeu sur lequel beaucoup s'étaient battus, comme en témoignent les archives de la compagnie, regorgeant d'appels à candidature. La présence à la tête de l'entreprise de Marcel Olivier, ancien gouverneur général colonial au carnet d'adresses très rempli, ajouta encore au nombre de demandes. De nombreuses personnes de haute réputation passèrent ainsi par lui, pour

²¹⁰ 1997 004 6344 et 1997 004 6342 (AFL).

²¹¹ Les rapports du conseil d'administration de la compagnie témoignent d'une réelle augmentation du nombre de voyageurs les années d'exposition universelle ; 1997 004 5109 (AFL).

²¹² 1997 004 6954 (AFL).

²¹³ Voir 2.32.

²¹⁴ Voir 3.222.

²¹⁵ 1997 004 6295 (AFL).

recommander des artistes qui leur étaient proches, par des lettres tantôt très officielles, tantôt très personnelles et amicales²¹⁶.

Certains refus donnèrent lieu à des échanges rudes. L'artiste peintre Yvonne Sjoestedt, fille d'un journaliste d'origine suédoise, reçut ainsi d'Olivier la réponse suivante, révélatrice des critères de la compagnie :

« J'aurais été bien heureux, malgré la multiplicité des candidats, d'essayer de faire quelque chose pour vous. Malheureusement, votre qualité d'étrangère complique les choses et il est bien à redouter que je ne puisse arriver au résultat souhaité²¹⁷. »

L'intéressée répondit de façon tonitruante qu'elle était, en dépit des apparences, Française, née en France, de mère française, que son frère avait combattu pour le drapeau tricolore durant la Grande Guerre, et que sa sœur enseignait à la Sorbonne²¹⁸. De façon générale, dans une période de crise économique, la lutte fut rude pour pouvoir participer à la décoration du navire. Ainsi, le frère d'un candidat écrivit une lettre excusant ce dernier de n'avoir pu se rendre à un rendez-vous avec la compagnie car il était décédé entre temps. Le frère s'empressait néanmoins de proposer sa propre candidature en remplacement²¹⁹. De même, le maître verrier André Hunebelle²²⁰ se révoltait que des travaux aient été confiés à d'autres que lui alors que son entreprise était en mesure de les mener elle-même²²¹.

Le plus intéressant en la matière reste néanmoins le véritable lobbying auquel se livrèrent députés et sénateurs de la Creuse en faveur de la tapisserie d'Aubusson. En 1932, Camille Benassy²²² écrivit ainsi au Ministre de la Marine Marchande :

« Dans la région que je représente, une industrie d'art, l'industrie du tapis et de la tapisserie d'Aubusson, subit un marasme qui la menace de mort. J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir intervenir auprès de la Compagnie Générale Transatlantique pour lui demander de bien vouloir

²¹⁶ 1997 004 6282 (AFL).

²¹⁷ 1997 004 6954 (AFL).

²¹⁸ *Idem*.

²¹⁹ 1997 004 6282 (AFL).

²²⁰ 1896-1985, futur réalisateur du *Bossu* et de la série des *Fantômas* mettant en scène Jean Marais et Louis de Funès, André Hunebelle avait auparavant acquis une grande réputation dans le milieu de la verrerie.

²²¹ 1997 004 6282 (AFL).

²²² Né en 1887 et mort en 1958, Camille Benassy fut à deux reprises député de la Creuse, de 1924 à 1928, puis de 1931 à 1936. Lors de ce deuxième mandat, il représente la circonscription d'Aubusson, ce qui explique son intérêt pour l'industrie locale.

examiner si, dans ses projets d'ameublement, il ne lui serait pas possible de réserver une partie du travail à l'industrie de la région aubussonnaise. Cette façon de faire aurait l'avantage de procurer un peu de travail à des ouvriers qui subissent le chômage depuis près de deux ans et de procurer à la Compagnie du tapis dans des conditions d'exceptionnel bon marché²²³. »

La lettre fut transmise à la compagnie. Deux ans plus tard, néanmoins, le sénateur Henri Connevot²²⁴ écrivait directement à Marcel Olivier pour lui demander « de réserver une partie de la commande d'ameublement de la « Normandie » à cette industrie qui subit depuis quatre ans une crise sans précédent, ce qui permettrait d'occuper de nombreux chômeurs²²⁵. » Comme à son habitude, la compagnie répondit poliment que les décorateurs examineraient la question. Le lobbying creusois toucha finalement son objectif : les centaines de fauteuils du grand salon du *Normandie* furent ainsi décorés de tapisserie d'Aubusson.

Avoir servi à l'équipement d'un paquebot célèbre était en effet un gage de notoriété pour lequel les entreprises étaient prêtes à se battre. Ainsi, le numéro de *L'Illustration* de 1935 consacré au *Normandie* était encadré de publicités très nombreuses (plusieurs dizaines de pages) vantant les mérites de produits très variés qui avaient tous pour point commun d'équiper le paquebot²²⁶.

Tous les navires qui fréquentèrent la ligne de l'Atlantique Nord pour les services de prestige des compagnies étudiées jouissaient d'une décoration travaillée : il s'agissait là de leur image de marque, appelée à être diffusée dans les magazines et à laisser des souvenirs aux voyageurs. En la matière, néanmoins, la Compagnie générale transatlantique s'illustra ; dans un premier temps, en renvoyant une image de luxe faisant écho au patrimoine architectural de la France qui attirait les touristes étrangers, par la suite en tentant de développer un style français moderne et nouveau.

La décoration des navires britanniques, bien que sophistiquée et travaillée, apparaissait comme moins innovante. Ce conservatisme tenait principalement au fait que la Cunard et la White Star Line détenaient, jusqu'à la Première Guerre mondiale,

²²³ 1997 004 6282 (AFL).

²²⁴ Né en 1873 et mort en 1938, Henri Connevot fut député de la circonscription d'Aubusson (1914-1931), puis sénateur de la Creuse de 1931 à 1938.

²²⁵ 1997 004 6282 (AFL).

²²⁶ 1997 004 6346 (AFL).

une position que leur rivale française n'avait pas. Pour la Compagnie générale transatlantique, innover était une question de survie pour se démarquer, tout en donnant à ses navires une place au sein du patrimoine national. Il en allait de même pour le goût de « l'art de vivre » qui se développa à bord.

N.T.

CHAMBRE DES DEPUTES

COPIE

PARIS, le 11 août 1932.

Camille BENASSY
Député de la Creuse
Vauveix par Royère
(Creuse)

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir examiner la situation suivante :

La Compagnie Générale Transatlantique, qui procède à l'heure actuelle à l'aménagement du paquebot le "SUPER ILE-DE-FRANCE", va avoir à faire l'acquisition d'un certain ameublement.

Dans la région que je représente, une industrie d'art, l'industrie du tapis et de la tapisserie d'Aubusson, subit un marasme qui la menace de mort.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir intervenir auprès de la Compagnie Générale Transatlantique pour lui demander de bien vouloir examiner si, dans ses projets d'ameublement, il ne lui serait pas possible de réserver une partie du travail à l'industrie de la région aubussonnaise.

Cette façon de faire aurait l'avantage de procurer un peu de travail à des ouvriers qui subissent le chômage depuis près de deux ans et de procurer à la Compagnie du tapis dans des conditions d'exceptionnel bon marché.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Signé : Camille BENASSY.

Lettre du député creusois Camille Benassy demandant l'usage de tapisserie d'Aubusson à bord du futur *Normandie*.

(Fonds French Lines)

3.212 L'art de vivre, marque de fabrique de la Compagnie générale transatlantique

L'une des grandes spécificités de la Compagnie générale transatlantique fut de jouer au maximum sur son image de prestige liée à l'art de vivre « à la française ». Déjà, en 1881, les rapports internes de l'entreprise indiquaient que le service à bord semblait se distinguer :

« Ce ne sont pas seulement nos navires et leurs installations confortables qui attirent les émigrants, c'est surtout la courtoisie avec laquelle ils sont reçus à bord et les soins dont ils sont entourés²²⁷. »

Ce rapport est à regarder avec distance dans la mesure où le transport de migrants se faisait à l'époque dans des conditions tellement précaires que les contacts entre ceux-ci et le personnel devaient être réduits. Néanmoins, peu à peu, l'intérêt de la compagnie pour les arts de l'accueil et de la table se fit de plus en plus fort. Les nombreuses pièces de vaisselle conservées par l'Association French Lines témoignent ainsi de l'attention qui fut, très tôt, portée à la question de la gastronomie à bord²²⁸.

Comme cela a été vu avec la question de la décoration, les navires français avaient comme principal atout de tenter de se faire les représentants d'une vision – souvent idéalisée et folklorique – de la France auprès de la clientèle étrangère, notamment américaine. Cet aspect se retrouvait logiquement à travers la gastronomie du bord, qui se devait de faire écho à la réputation culinaire du pays. En 1912, le *France* se distingua particulièrement, comme le releva un rapport conservé par la compagnie :

« Il allait porter pendant 20 ans chez nos amis d'Outre-Atlantique la marque de la science, du bon goût français et de sa merveilleuse cuisine. En ce qui concerne sa cuisine, en particulier, il est bon de rappeler que pour la première fois dans l'histoire des navires, *France* se vit décerner le grand diplôme du fameux cercle de gastronomie « le Club des Cent » ; le chef de cuisine avait même, à cette occasion, reçu le ruban de la Légion d'Honneur en grande solennité, en rade de New York²²⁹. »

²²⁷ Rapport du CA à l'AG de 1881, cote 1997 004 5209 (AFL).

²²⁸ Chaque compagnie fournissait à ses navires des services de luxe, estampillés aux armes de l'entreprise. Néanmoins, dans le cas de la Compagnie générale transatlantique, l'attention était sans conteste poussée plus loin, avec une vaisselle conçue sur mesure pour chaque navire par des créateurs réputés, notamment par l'entreprise Christofle.

²²⁹ 1997 004 6083 (AFL).

Le Club des Cent, justement fondé en 1912, est une société quasi-secrète mise en place par des gastronomes désireux de partager leurs bonnes adresses entre eux, la liste étant destinée à n'être accessible qu'aux membres, qui sont être en nombre fixe et ne peuvent rejoindre le club que par cooptation et après examen en matière gastronomique. Les instructions du club à l'époque étaient particulièrement sévères en matière de conseils, toute suggestion mal justifiée étant passible de renvoi...

Dans les années 1920, outre la nourriture, la boisson devint particulièrement populaire à la faveur de la Prohibition. Les paquebots américains, considérés comme extension du territoire, souffraient de l'interdiction d'alcool tandis que les grands vins de la Transat attiraient logiquement la clientèle désireuse d'échapper à l'abstinence forcée. Marthe Barbance releva ainsi :

« Cette clientèle appréciait la gaieté de la vie à bord, la bonne chère traditionnelle et sans doute aussi, en cette période de régime sec en Amérique, le bar abondamment pourvu de champagne et de nos meilleures liqueurs françaises, où bien des passagers passèrent des nuits entières. L'application du Daugherty Bill suscitait cependant bien des ennuis à la Compagnie. Les marins français préférant s'abstenir d'embarquer plutôt que de se passer de leur vin quotidien, il fallait transporter pour eux des boissons alcoolisées. Celles-ci devaient être mises sous scellés durant le séjour dans les eaux territoriales américaines²³⁰. »

Les paquebots britanniques bénéficièrent également de cette période, notamment avec leur pratique des « croisières pour nulle part²³¹ » ; mais en matière de bons vins, la Compagnie générale transatlantique se pourvut d'une plus forte réputation. Des brochures spécifiquement consacrées aux vins de la compagnie furent ainsi éditées²³². Cette réputation durable ne disparut pas avec la Prohibition²³³ ; et un navire comme le *Normandie* restait très apprécié de la clientèle américaine festive. Les

²³⁰ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 239-240.

²³¹ Voir 3.321.

²³² 1997 004 11203 (AFL).

²³³ Après la fin de la Compagnie générale transatlantique, en 1975, une entreprise, « les Chais de la Transat » fut même créée pour écouler les stocks de vins de qualité que la compagnie s'était constitués. Elle a été placée en liquidation judiciaire en 2014 après plus de trente ans d'existence.

rapports du service de nuit du bord témoignent ainsi de bien des épanchements de passagers alcoolisés²³⁴.

Sur ce navire, la cuisine était confiée au chef réputé Gaston Margrin, qui avait auparavant servi sur l'*Île-de-France*, et celui-ci eut la tâche de rédiger une présentation de son service et de la place de celui-ci dans la politique de la compagnie :

« Tous les journaux de chaque côté de l'Atlantique chantèrent dans leurs colonnes la grandeur et la beauté de Normandie, ambassadeur du génie français, ambassadeur de l'art et du goût français... ambassadeur de la cuisine française ai-je aussi eu la joie de lire plusieurs fois. *Normandie* se devait de continuer la belle tradition de la Compagnie générale qui fit toujours de l'art du bien manger son plus sûr élément de succès. [...] La « brigade » de *Normandie* spécialement sélectionnée est composée des meilleurs spécialistes formés à l'école des chefs transatlantiques parisiens les plus réputés. Soixante-dix-sept toques blanches, chefs de partie et commis : sauciers, rôtisseurs, entremétiers, etc... assurent chaque jour la préparation de deux mille petits déjeuners, plus de quatre mille déjeuners et dîners pour passagers sans compter les thés et soupers²³⁵. »

De très nombreux secteurs y étaient représentés, tout étant préparé à bord : boulangerie, boucherie, poissonnerie, glacier, cafétéria... Margrin montrait également que la pâtisserie avait acquis une bonne réputation jusqu'à terre :

« Rubans, fleurs et corbeilles aux gaies couleurs, en nougat ou en sucre sortent aussi de la pâtisserie et vont garnir les consoles de nos magnifiques salles à manger, véritables œuvres d'art dont quelques modèles faisaient, il y a quelques jours, l'admiration de la foule, à la Foire Gastronomique du Havre²³⁶. »

Le service devant être irréprochable, et la salle à manger de première classe étant très spacieuse, un stratagème avait été trouvé, dont la compagnie était très fière :

« Étant donné la grande longueur (86 mètres) de cette salle à manger intérieure, on a été amené, pour faciliter le service, à placer la cuisine et l'office non pas sur le même pont, mais immédiatement au-dessous, afin que

²³⁴ 1999 004 0916 (AFL).

²³⁵ 1999 004 0920 (AFL).

²³⁶ *Idem*.

les garçons puissent passer par des groupes d'escaliers judicieusement placés, afin d'accéder à la partie centrale de la pièce ; la distance maximum qu'ils ont ainsi à parcourir est moindre que si l'office était de plain-pied²³⁷. »

Mais la mise en pratique fut tout autre, comme en témoigna le journal satirique

D'Artagnan :

« Les distances énormes qui doivent être parcourues, soit en longueur, soit en hauteur, pour atteindre certains ponts, font que le service de cuisine a laissé presque constamment à désirer malgré le dévouement du personnel. [...] À la grande salle à manger elle-même, les viandes étaient servies généralement tièdes. Le garçon devait parcourir une moyenne de 50 mètres avant de trouver un escalier le descendant aux cuisines situées à l'étage inférieur et il avait encore à faire le même trajet pour accéder aux fourneaux avant de recommencer le chemin du retour. Pour peu qu'il y ait mauvaise mer, on aperçoit sans peine les difficultés qu'il y a à transporter des plateaux sur d'aussi grandes distances, à grimper ou descendre des escaliers avant d'atteindre le client²³⁸. »

Le journal n'était pas le seul à souligner ce souci : les rapports du commissaire de bord Henry Villar revinrent tous sur les défauts de cette pièce, le cœur du navire, qui devaient absolument être réglés : le problème était crucial pour un paquebot appelé à briller par sa gastronomie :

« Le deuxième gros sujet de plainte [après les vibrations] a été l'insuffisance de capacité de la Salle à Manger. Il y a 630 sièges mais seulement 45 tables de 2. Nous avons reçu plus de 200 réservations pour petites tables à 1 ou à 2. Or nous n'avons en tout que 166 tables. Il fallait ou bien loger ces couples à des tables de 4 ou de 6 avec d'autres couples et se heurter à un refus énergique, ou bien immobiliser pour 2 une table de 4 et faire 2 services. C'est ce que nous avons fait, à la grande colère de ceux qui étaient du 1^{er} service et aussi de ceux du second service, les passagers voulant avoir la propriété de leur table et s'y rendre à l'heure qui leur convient. Nous ne pouvons actuellement que vivre avec notre mal²³⁹. »

²³⁷ *Idem.*

²³⁸ « La vérité sur le premier voyage de *Normandie* », *D'Artagnan*, juin 1935, 1997 004 6348 (AFL)

²³⁹ Rapport de voyage de la traversée du 15 au 27 juin 1935 (1997 004 5115 AFL).

Il est intéressant de noter ici le changement social à l'œuvre. À la fin des années 1900/1910, l'heure était encore aux tablées assez généreuses : un navire comme le *Titanic* proposait ainsi des tables de 6 à 10 personnes en général, les tables de quatre, voire de deux, étant beaucoup plus rares. Le dîner était alors un moment où il était de bon ton de s'afficher, et les modes de distraction à bord reposaient beaucoup sur la conversation et la vie en société²⁴⁰. En 1935, en revanche, les choses avaient changé : une majorité de passagers recherchaient désormais l'intimité de tables pour couples et refusaient catégoriquement d'être placés avec des inconnus, ce qui était au contraire une habitude vingt années plus tôt.

Surtout, le problème mettait en danger la pérennité du navire, au point que le commandant adjoint Thoreux y consacra lui aussi une partie d'un de ses rapports :

« La salle à manger, très réduite comme dimensions par une décoration encombrante, oblige à faire deux services, ce qui mécontente nos passagers. Nous avons reçu des plaintes véhémentes à ce sujet au cours de ce voyage. Une nouvelle implantation des tables est à l'étude pour pallier à [sic] cet inconvénient. Elle entraînera la suppression d'un grand nombre de pots à feu²⁴¹. Cette modification ne doit pas être différée. Nos passagers ne nous cachent pas leur surprise de cette obligation de deux services, sur la plus grande et la plus récente unité du monde. Cette erreur doit être réparée sans délai²⁴². »

La refonte de la fin d'année, ôtant effectivement plusieurs des gigantesques pots à feu de Lalique, permit de limiter le problème, qui n'avait pas totalement disparu. Il fut néanmoins compensé par la présence du Café-grill, lieu plus détendu qui devint très populaire auprès de la jeune clientèle.

²⁴⁰ Voir 3.221.

²⁴¹ Les pots à feu étaient de grandes cascades de verre lumineuses conçues par René Lalique. Symbole de la salle à manger, ils étaient au départ au nombre de dix.

²⁴² Rapport de voyage du 3 au 15 juillet 1935 (cote 1997 004 5115 AFL).



La salle à manger du *Normandie* était la pièce maîtresse de la décoration du navire, particulièrement mise en valeur par sa taille et les rangées de « pots-à-feu » de René Lalique.

(Collection French Lines)

La cuisine était-elle une spécificité de la compagnie française ? Si les compagnies britanniques affichaient un certain retrait en la matière, elles ne se désintéressaient pas totalement du sujet. Au début du XX^e siècle, le grand chef français Auguste Escoffier avait réussi à intéresser la HAPAG à la gastronomie, aboutissant à l'apparition de restaurants de luxe à bord des navires de celle-ci. La White Star Line reprit elle aussi le principe, en inaugurant à bord de l'*Olympic* et du *Titanic* le principe de « Restaurant à la carte ». Là où les restaurants de la HAPAG étaient des concessions

du Ritz-Carlton de Londres, ceux de la White Star Line furent confiés à d'autres restaurateurs. Le plus connu est Gaspare Antonio Pietro « Luigi » Gatti, du *Titanic*²⁴³.

Contrairement aux repas pris dans la salle à manger du navire, ceux du restaurant à la carte n'étaient pas compris dans le prix du billet. Surnommé « Ritz » par les passagers qui avaient pris cette habitude sur les navires allemands, le restaurant avait acquis une grande popularité au point qu'il fut agrandi entre l'*Olympic* et le *Titanic*, et aurait dû l'être encore sur le *Britannic*, troisième de la série²⁴⁴. Il est intéressant de noter que le personnel de ce restaurant, qui n'était pas employé par la compagnie, mais directement choisi, géré et rémunéré par Gatti, était principalement français et italien. Le chef répondait ainsi au nom de Pierre Rousseau, grand cuisinier français émigré en Angleterre depuis plusieurs années, qui choisit à son tour une équipe composée d'une soixantaine de personnes. Le cuisinier aux entrées, Auguste Coutin, était également français, de même que son assistant, Georges Jouannault, Adrien Chaboisson, préposé aux viandes, ou encore le cuisinier aux sauces, Georges Biérix²⁴⁵.

Ainsi, il semble bien que, même sur les navires britanniques, la cuisine française ait eu une grande influence. Le sujet mérite néanmoins de plus amples travaux et une thèse est actuellement en cours à ce propos à l'université de Tours²⁴⁶. En la matière, la Compagnie générale transatlantique avait néanmoins une réputation logiquement plus avancée. Cette autre facette du luxe lui permettait de se différencier de sa concurrence pour acquérir, là-aussi, une nouvelle clientèle.

Ce type de stratégie visant à miser sur des atouts particuliers négligés par les tout puissants britanniques fut également appliquée dans un secteur méconnu : la religion.

²⁴³ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op.cit.*, p. 31.

²⁴⁴ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op.cit.*, p. 231.

²⁴⁵ CODET, F., DUFIEF, A., GAVARD-PERRET, F. et MENDEZ, O., *Les Français du Titanic*, Marines Editions, Paris, 2011, p. 23-29.

²⁴⁶ SCHNEIDER, J. B., *Rivalités gastronomiques pour la conquête de la ligne Atlantique Nord par trois sociétés maritimes européennes entre le XIX^e et le XX^e siècle : Compagnie générale transatlantique, Cunard et Hambourg Amerika Line* ; thèse entreprise en 2012 à l'université de Tours sous la direction de Marc de Ferrière.

3.213 Satisfaire les croyants : la question de la religion à bord

Rarement évoquée, la question de la religion à bord des transatlantiques s'est pourtant posée à de nombreuses reprises dans l'histoire des compagnies maritimes. Nombre de passagers étaient en effet croyants, et la question du service des âmes se posait de fait avec comme complexité supplémentaire la multiplicité des cultes, ainsi que des pratiques associées.

Le cas du *Titanic* est, en la matière, évocateur de la pratique britannique. En matière de culte chrétien, un office anglican fut mené de manière officielle, dans la salle à manger de première classe, sous l'égide du commandant Smith le dimanche 14 avril à 10 heures 30 du matin²⁴⁷. Le colonel Archibald Gracie, passager de première classe ayant publié son récit du voyage dans les mois qui suivirent le drame, raconta ainsi :

« Après [l'exercice et le petit déjeuner] se tint l'office religieux dans la salle à manger, et je me souviens d'avoir été très impressionné par le « *Cantique pour ceux en mer* »²⁴⁸, que nous avons chanté, et par ses paroles. [...] C'est le dernier hymne que nous avons chanté ce dimanche matin-là sur le *Titanic*²⁴⁹. »

Un office similaire se tint en deuxième classe, également dans la salle à manger, dirigé par l'assistant du commissaire de bord²⁵⁰. Lawrence Beesley, qui y assistait, rapporta qu'à cet office avait succédé le même jour un autre événement religieux. Parlant d'un révérend avec qui il discutait alors, nommé Carter, il écrit :

« Il mentionna ensuite l'absence de service dans la soirée et me demanda si je connaissais assez le commissaire pour demander l'usage de la salle à manger dans la soirée où il voudrait organiser des chants de cantiques ; le commissaire donna aussitôt son accord, et Mr. Carter se chargea de tous les préparatifs dans l'après-midi en demandant à tous ceux qu'il connaissait - et

²⁴⁷ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op.cit.*, p. 115.

²⁴⁸ *Eternal Father, Strong to Save*, aussi nommé *O God, Our Help in Ages Past* ou *For Those in Peril on the Sea*, est un cantique écrit au milieu du XIX^e siècle et plusieurs fois remanié, souvent interprété dans la marine dans la mesure où il appelle la bénédiction divine sur ceux qui affrontent les dangers de la mer. Il a été modernisé dans les années 1940 pour tenir compte également des dangers des transports terrestres et aériens. Son interprétation à bord du *Titanic* n'est donc guère étonnante.

²⁴⁹ GRACIE, A., *The Truth about the Titanic* (publication originale en 1912), dans WINOCOUR, J. (ed.), *op. cit.*, p. 120.

²⁵⁰ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op.cit.*, p. 116.

nombre de ceux qu'il ne connaissait pas - de venir dans la salle à manger à 20 heures 30.

[...]

Après le dîner, Mr. Carter invita tous ceux qui le souhaitaient à rester, et avec l'aide au piano d'un homme qui était assis en face de moi à la table du commissaire [...], il commença à faire chanter des cantiques à une centaine de passagers. [...] Il est curieux de voir combien de ces cantiques avaient un lien avec les dangers en mer. J'ai noté la voix étouffée avec laquelle nous avons chanté le cantique « *pour ceux en péril en mer* ».

Les chants ont dû durer jusqu'après dix heures quand, voyant les stewards attendant de servir les biscuits et le café pour quitter leur service, Mr. Carter mit un terme à la soirée par quelques mots de remerciement au commissaire pour l'usage de la salle à manger²⁵¹. »

Le témoignage de Beesley est, certes, teinté d'une profonde nostalgie : il poursuit ensuite sur une digression rappelant qu'à quelques miles de là se dressait l'iceberg qui, bientôt, enverrait le *Titanic* par le fond. Difficile pour lui, en effet, d'évoquer ces moments sans rappeler que nombre des personnes réunies ce soir-là, dont le révérend Carter et son épouse, n'avaient plus que quelques heures à vivre. Ce récit illustre néanmoins parfaitement la manière dont la pratique religieuse s'organisait alors à bord des paquebots britanniques au début du siècle : la pratique religieuse était avant tout une affaire émanant des passagers, qui pouvaient organiser eux-mêmes leur culte selon leurs besoins. Ainsi, outre les offices anglicans déjà décrits, le *Titanic* fut le théâtre d'au moins deux messes catholiques, donnés en deuxième et troisième classe par le père Thomas Byles²⁵².

Les paquebots français de la même époque, à commencer par le *France* de 1912, n'avaient également pas de lieu de culte dédié. Les fonds-objets de l'Association French Lines permettent cependant d'attirer l'attention sur une pratique religieuse qui était loin d'être totalement occultée. Plus que les navires britanniques, les paquebots français pouvaient recevoir une importante clientèle catholique qu'il fallait satisfaire par des offices de bonne qualité. C'est ainsi que l'on peut retrouver dans les collections

²⁵¹ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 40-46.

²⁵² FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op.cit.*, p. 116.

de l'association des « valises-chapelles » ; malles contenant tout le nécessaire à la tenue d'une messe, de la Bible aux hosties consacrées en passant par les cierges et les calices. Les ministres du culte n'étaient pas négligés et se voyaient fournir des chasubles qui, par mesure d'économie de place, étaient réversibles afin de pouvoir, malgré tout, s'adapter aux différents temps du cérémonial²⁵³.

Celui-ci se déroulait alors dans le principal salon du navire qui était réquisitionné pour l'occasion : tout le nécessaire devait donc pouvoir être disposé pour la cérémonie, puis remballé pour laisser places aux activités classiques de la traversée. Les archives restent malheureusement assez lacunaires concernant la présence à bord de ministres du culte salariés par la compagnie. Aucun n'est en tout cas mentionné parmi les membres d'équipage principaux cités, par exemple dans les présentations du *Normandie* (contrairement aux commandant, commissaire, médecin, maître d'hôtel, chef cuisinier...).



Autel portatif installé dans le salon principal du *France* de 1912.

(Association French Lines)

²⁵³ DALLONGEVILLE, D., « L'exposition « Des chapelles en mer » et le fond d'objets liturgiques de l'Association French Lines », *Bulletin de l'Association French Lines*, n°71, septembre 2011, p. 2.

C'est au milieu des années 1920 que la Transat décida de laisser place à de véritables lieux de culte à bord de ses paquebots. Le prestigieux *Île-de-France*, de 1927, fut en effet le premier navire au monde à être pourvu d'une chapelle, destinée aux passagers de première classe²⁵⁴. Ce fut néanmoins celle du *Normandie* qui ne manqua pas d'attirer l'attention. Très vaste pièce agencée au milieu des espaces de première classe par les architectes Pierre Patout et Henri Pacon, elle était, comme la salle à manger du paquebot, située au cœur du navire et ne bénéficiait d'aucune source de lumière naturelle, renforçant le caractère solennel du lieu. La décoration y était somptueuse, avec ses murs pour partie plaqués de marbre noir de Pyrénées, et ses nombreuses peintures, ainsi que son mobilier liturgique conçu par des décorateurs renommés²⁵⁵.

Une particularité attira l'attention des commentateurs, comme le souligna *Le Petit Havre* le 28 mai 1935 :

« Il a fallu compter avec le fait que cette chapelle servira en même temps au culte catholique et au culte protestant. Or alors que le catholicisme admet les figures humaines dans la décoration de ses églises, le protestantisme les refuse pour ses temples. Ainsi sera-t-on obligé de cacher aux heures des offices protestants les stations du Chemin de Croix par des volets de bois²⁵⁶. »

Il est probable que nul ne s'offensa de ce subterfuge : la présence d'un lieu de culte de cette ampleur à bord d'un paquebot de luxe était en soi un fait encore trop rare pour que ses inconvénients soient critiqués. Au contraire, plusieurs importantes personnalités religieuses se pressèrent pour inaugurer les lieux.

Le 27 mai 1935, deux jours avant le voyage inaugural du *Normandie*, se tint en effet la cérémonie de consécration de la chapelle du paquebot, soigneusement préparée à l'avance et au programme validé par le commissaire de bord, Henry Villar. Deux ecclésiastiques notables de l'époque, Monseigneur Verdier, cardinal-archevêque de Paris, et Monseigneur du Bois de la Villerabel, archevêque de Rouen, vinrent présider la cérémonie. Une messe devait tout d'abord se tenir, à laquelle succédait un

²⁵⁴ STANFORD, D., *op. cit.*, p. 14.

²⁵⁵ DALLONGEVILLE, D., *art. cit.*, p. 4.

²⁵⁶ 1997 004 6296 (AFL).

repas fastueux (les notes de Villar tiennent même compte du régime spécial de l'un des archevêques), puis une visite du navire. Enfin, un train spécial devait partir à 16 heures 30 pour ramener chez eux une partie des invités, les autres ayant la possibilité d'assister à bord à la projection d'un film²⁵⁷.

À leur arrivée, les deux hommes d'Église furent conduits dans les suites de luxe qui leur avaient été assignées, après quoi ils furent reçus dans la chapelle du navire par une haie d'honneur composée d'enfants. Henri Cangardel, administrateur-directeur général de la compagnie, prononça pour sa part un discours d'accueil remerciant les deux hommes de leur présence, geste d'autant plus apprécié que tous deux étaient des habitués de ce genre d'événement : Monseigneur Verdier avait en effet présidé à la consécration de la chapelle du *Champlain*, premier « *cabin-ship* » de la compagnie, tandis que Monseigneur du Bois de la Villerabel avait consacré la chapelle de l'*Île-de-France*, huit ans plus tôt. Dans son discours, Cangardel en profita également pour remercier un certain abbé Tardi, qui avait apporté son expertise pour la conception du lieu de culte, montrant ici que la compagnie avait porté attention à fournir le plus de soin possible à cet aspect. Fait significatif : les notes du discours de Cangardel contiennent également l'habituel rappel de la nécessité de construire le *Normandie*, qui, selon lui, ne pêche pas par orgueil mais se contente de suivre l'évolution du marché²⁵⁸. Toute occasion était donc bonne de pour répondre aux nombreuses critiques suscitées par la construction du paquebot dans ce contexte de crise²⁵⁹.

Assistaient également à la cérémonie les commandants Pugnet et Thoreux, ainsi que le commissaire Villar. En tout, 53 convives furent attendus au repas d'honneur où, rapporte *Le Havre éclair* du 29 mai, fut apportée une « pièce montée en forme de missel » portant les devises des deux archevêques²⁶⁰. La cérémonie fut un succès que la presse catholique française ne manqua pas de vanter. Le 29 mai, *La Croix* écrivit ainsi :

« Au cours de leur visite, Son Éminence, les personnalités qui l'accompagnaient se montrèrent visiblement fiers qu'une telle réalisation fût

²⁵⁷ *Idem.*

²⁵⁸ *Idem.*

²⁵⁹ Voir 1.22.

²⁶⁰ 1997 004 6296 (AFL).

l'œuvre de notre pays. Comme on demandait au commandant Pugnet, un chef de grande allure, s'il comptait gagner le « ruban bleu », l'officier répondit simplement ces quelques mots : « Si Dieu le veut ». Peut-on rêver pensée plus noble et plus heureuse ? Bon voyage à la *Normandie* qui accomplit ce mercredi sa première traversée Le Havre-New-York, emportant dans les plis de son drapeau tricolore les fiertés et les espérances de toutes les âmes françaises²⁶¹. »

La Vie Catholique écrivit pour sa part, le 9 juin suivant, à propos de la chapelle :

« Voilà peut-être, à travers tout le navire, l'œuvre la plus vraie, la plus sincère, la plus émouvante et, par conséquent, la plus humaine. Et je ne m'étonne pas d'avoir vu [...] le cardinal Verdier, hardi bâtisseur d'églises, s'arrêter longuement devant ce chef d'œuvre. »

Le public catholique était ainsi conquis par les prestations offertes par le navire : celles-ci ne touchaient alors que la clientèle fortunée. Les passagers de classe touriste devaient en effet se contenter d'une chapelle, certes permanente, mais néanmoins aménagée dans un coin d'un des salons. La réaction de la clientèle protestante est moins connue ; le *Mémorial de la traversée inaugurale* d'Henry Champly mentionne néanmoins qu'une consécration protestante eut lieu le 28 mai, sans que l'on dispose de plus d'informations²⁶². Contrairement aux festivités liées au culte catholique qui font l'objet d'une cote complète de documents divers (notes de préparation, courriers et revue de presse), la consécration protestante n'est l'objet d'aucun document conservé dans les fonds de l'Association French Lines.

²⁶¹ *Idem.*

²⁶² 1999 004 0923 (AFL). Ce mémorial raconte l'inauguration et la première traversée du *Normandie* dans un style à l'enthousiasme souvent exagéré, on y lit ainsi que « De Nantes à Marseille et de Bruxelles à Londres, des milliers d'hommes échappent au sommeil avec cette pensée : Normandie. » Le récit des faits reste cependant très détaillé.



Cérémonie de consécration de la chapelle du *Normandie*, le 27 mai 1935.

(Association French Lines)

Alors que se produisait cette implantation des cultes à bord des transatlantiques français, les paquebots britanniques restèrent très distants. Alors qu'un vaste espace y était consacré sur son rival, le *Queen Mary*, en 1936, ne possédait pas de chapelle. Les archives de la Cunard montrent néanmoins que la question était parfois soulevée. Une lettre datée du 26 janvier 1939, expédiée par un habitué de la compagnie nommé Hubert Du Boulay, interrogeait la Cunard-White Star au sujet du *Queen Elizabeth* en construction :

« Cela a peut-être déjà été arrangé, mais si ce n'est pas le cas, serait-il possible de réserver une cabine comme chapelle anglicane permanente, meublée simplement, pour accueillir mettons une douzaine de personnes ?

J'ai été au Canada plusieurs fois (en classe touriste) et il m'a toujours frappé que les installations pour la célébration de la Sainte Communion étaient plutôt improvisées et inadaptées, un coin de la bibliothèque de première classe, peut-être.

Un tel endroit serait, de plus, d'un grand confort pour ceux d'entre nous qui, comme moi-même, trouvons difficile de faire nos prières du matin et du soir dans une cabine de quatre couchettes bondée²⁶³. »

Les conditions décrites sont ici très éloignées du faste qui était alors offert par les paquebots récents de la Transat, ce qui n'empêcha pas une réponse lapidaire et négative de la compagnie britannique :

« Nous vous remercions pour votre lettre du 26 janvier dernier faisant la suggestion d'installer à bord du *Queen Elizabeth* une chapelle pour la célébration des services anglicans. Cette question est une de celles qui ont été prises en considération durant la conception du navire et nous avons conclu que les conditions n'incitaient pas à l'installation d'un espace permanent à cet effet²⁶⁴. »

Ainsi, jusqu'à la fin de la période étudiée, même les plus prestigieux des navires de la Cunard-White Star Line et, par extension, des compagnies dont elle était issue, n'avait été pourvu de chapelle. Aux yeux des dirigeants de compagnies britanniques, la question religieuse était donc secondaire, au point qu'il semblait même inutile de lui sacrifier une simple cabine, tandis que la Compagnie générale transatlantique fournissait au contraire des lieux de culte très vastes, chose qui n'est pas anodine sur un navire où l'espace est, par définition, limité. Ce choix permettait, comme le montrent les cérémonies de consécration du *Normandie*, de séduire une clientèle particulièrement portée sur la religion, pour qui la présence de telles installations était un argument non négligeable.

En matière de religion, la question du culte israélite fut néanmoins la plus importante. Alors que la période étudiée est marquée par un fort antisémitisme et se conclut par la Seconde Guerre mondiale qui vit le génocide de six millions de Juifs en Europe, il est intéressant d'examiner la façon dont cette clientèle, assez représentée dans la première classe des paquebots de la ligne de New York, était traitée par les compagnies.

Comme la pratique religieuse chrétienne, la présence et la pratique du judaïsme à bord des paquebots est un sujet peu étudié. Elle nécessitait toutefois une

²⁶³ 42.GM23.4.1 (LPU).

²⁶⁴ *Idem*.

plus grande attention de la part des compagnies, dans la mesure où cette religion implique également de strictes pratiques alimentaires. C'est ainsi surtout à travers la question de la nourriture que le culte israélite transparaît à bord. Ainsi, l'étude menée par Bruce Beveridge et son équipe pour détailler au maximum les installations fournies par le *Titanic* et, par extension, l'*Olympic* montre qu'était fourni à bord aux passagers de troisième classe (et, vraisemblablement de fait, aux classes supérieures) un service de vaisselle cascher spécial portant les inscriptions « lait » et « viande » en anglais et en hébreu²⁶⁵.

La préparation de nourriture cascher implique également des locaux adaptés puisque les ustensiles utilisés, de même que les plans de travail et la vaisselle, doivent être strictement réservés à cet usage et soigneusement séparés. Or, malgré la densité d'informations sur les équipements des cuisines des navires de classe *Olympic*, il n'existe presque aucune information concrète sur les ustensiles de cuisine cascher. L'édition spéciale du magazine *The Shipbuilder* de 1911, présentant les deux navires, n'en fait aucunement mention dans sa description pourtant très détaillée²⁶⁶. Un unique cuisinier hébreu, Charles Kennel, est néanmoins mentionné dans les listes d'équipage du *Titanic* lors de son unique traversée²⁶⁷.

Se pose alors une question pratique : dans la mesure où le navire comptait trois cuisines séparées destinées aux passagers (une commune aux premières et deuxième classes, une pour la troisième classe, et une pour le prestigieux « restaurant à la carte », concession de luxe exploitée par une équipe extérieure à la White Star), un seul cuisinier pouvait-il satisfaire la demande ? Il est probable que le rôle de quelqu'un comme Charles Kennel ait en réalité été plus symbolique que pratique : sa présence ne pouvait que rassurer les passagers israélites, qu'ils soient migrants, ou parmi les passagers fortunés pouvant faire (ou défaire) la réputation de la compagnie. Ainsi, se trouvaient à bord du *Titanic* lors de sa traversée inaugurale plusieurs passagers juifs fortunés, en particulier les époux Straus : Isidor Straus était alors directeur du prestigieux grand magasin Macy's de New York²⁶⁸.

²⁶⁵ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2.

²⁶⁶ *The Shipbuilder*, supplément spécial, Newcastle-on-Tyne, 1911, réédité en 2009.

²⁶⁷ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 333.

²⁶⁸ Immigré allemand, Isidor Straus, arrivé pauvre aux États-Unis, avait réussi à amasser une importante fortune en gravissant les échelons de Macy's. Lui et son épouse sont passés à la postérité pour avoir

Hormis l'instantané offert par le naufrage du *Titanic*, rares sont les éléments permettant de se faire une idée de la politique des compagnies britanniques à l'égard de la communauté juive. Le désintérêt manifesté pour le culte anglican à bord du *Queen Elizabeth* peut néanmoins laisser penser que rien ne fut réellement fait pour attirer spécifiquement la clientèle israélite. En revanche, la Compagnie générale transatlantique tenta pour sa part de communiquer sur le sujet.

En 1933 ou 1934, la compagnie publie en effet une brochure faisant la promotion de son « service Kasher » sur les paquebots de la ligne de New York, annonçant sa disponibilité à bord du *Paris* et de l'*Île-de-France*, et sa future mise en place à bord du *Normandie*, alors en construction. Destinée à toucher des clientèles multiples, la brochure, illustrées de photographies, comporte le texte en Français, traduit également en Anglais, Allemand et en Hébreu :

« La French Line a institué un service « kasher » à bord de ses plus luxueux paquebots de la Ligne Le Havre-New York. Ce service, placé sous la surveillance de M. le Rabbin Langer, de Paris, fonctionne à l'heure actuelle avec succès sur le SS *Île-de-France* et le SS *Paris*. [...] La cuisine « Kasher » ainsi que les glacières occupent des locaux spéciaux dont un « *shomer* » en permanence à bord de chaque navire détient les clefs. La vaisselle, l'argenterie et tous les ustensiles de cuisine portent l'estampille רשב [viande]. Les vivres proviennent uniquement des maisons placées sous la surveillance d'un rabbin orthodoxe et toute viande est déjà faite « kasher » avant son embarquement. Durant le Shabbat, aucun repas n'est préparé. [...] Les cuisines « kasher » du paquebot *Normandie* ont été l'objet d'une étude approfondie et notre clientèle peut être assurée qu'elle trouvera sur cette magnifique unité un service impeccable²⁶⁹. »

Désireuse de maintenir sa réputation d'excellence gastronomique, la Transat se proposait donc ici d'offrir un service conçu sous l'œil même de ministres du culte reconnus, afin de satisfaire au maximum les attentes de son public. Celui-ci se montra d'ailleurs reconnaissant : plusieurs courriers adressés au commissaire de bord du *Paris*

choisi de périr ensemble dans le naufrage, alors qu'il leur aurait été possible de quitter le navire. La communauté juive new-yorkaise, notamment, les loua pour leur courage dans la presse en Yiddish et en Allemand. McCASH, J.H., *A Titanic Love Story, Isidor and Ida Straus*, Mercer University Press, 2012.

²⁶⁹ 1999 004 0480 (AFL).

témoignement de la reconnaissance des passagers israélites à cet égard²⁷⁰. L'objectif était alors encore de se contenter des aspects religieux liés à la nourriture, mais en 1935, le *Normandie* devait marquer un nouveau pas en introduisant à bord le culte lui-même.

Le nécessaire pour la construction d'un lieu de culte spécialement consacré au judaïsme avait en effet été prévu pour le nouveau paquebot de la compagnie. Aussi, le 31 mai 1935, *La Tribune juive* s'enthousiasmait-elle :

« Cette installation pleine de sollicitude pour nos coreligionnaires constitue un événement. Il est à souhaiter que les israélites utilisent ces facilités au cours de leurs voyages pour répondre à la bonne volonté de la C.G.T²⁷¹. »

Mais des problèmes étaient d'ores et déjà présents, comme en témoigna le commissaire de bord, Henry Villar, dans le rapport de voyage de la traversée du 3 au 15 juillet 1935 :

« Il nous a été livré, au départ, une Thora. Mais ce précieux manuscrit, que nous pensions déposer dans un de nos coffres, nous a été envoyé dans un meuble très volumineux et accompagné d'un pupitre de prières et d'exposition. Aucun local n'avait été prévu pour ce gros mobilier et nous l'avons installé provisoirement dans la Salle des Enfants. Cette solution de fortune ne donne satisfaction ni aux Parents des Enfants, ni aux Israélites pratiquants, ni au bord qui a perdu des places dans cette salle déjà petite. La sévérité des meubles religieux Hébraïques s'accorde mal avec la joyeuse décoration de cette pièce²⁷². »

La décoration de la salle à manger des enfants de première classe du *Normandie* avait en effet été confiée à Jean de Brunhoff, qui avait choisi d'orner la pièce des éléphants de ses histoires de Babar. Ces dessins ne pouvaient qu'offrir un contraste saisissant avec le sombre et austère meuble religieux, contraste qui fut d'ailleurs immortalisé par des photographies. *Le Journal Juif* en témoigna :

« Il devait y avoir enfin une synagogue. Mais on s'aperçut, au moment de l'inaugurer, que si l'on possédait bien tous les accessoires du culte on avait oublié de réserver le lieu où on le célébrerait. L'embarras fut grand. On se

²⁷⁰ 1997 004 7486 (AFL).

²⁷¹ *La Tribune juive*, 31 mai 1935, 1997 004 6299 (AFL).

²⁷² Rapport de voyage de la traversée du 3 au 15 juillet 1935, 1997 004 5115 (AFL).

résigna enfin à installer provisoirement l'armoire contenant les « thoras »... dans un salon d'enfants, aux murs décorés de frises représentant l'éléphant Babar. C'est là qu'on célébrera l'office inaugural²⁷³. »

Si la chose fut prise avec philosophie, elle n'en devait pas moins rester provisoire, et l'équipage se trouva confronté à de nombreux problèmes. Villar revint ainsi sur le passage d'un rabbin anglais lors d'une escale :

« À notre escale en Angleterre à l'Aller, le Révérend M.L. Gordon, Grand Rabbin de Southampton est venu visiter nos installations Cachère, accompagné du Chef des Passages de l'Agence de Londres. Il a été très favorablement impressionné. Cependant il a critiqué l'installation de la Thora dans un local tel que la Salle à Manger des Enfants où elle est actuellement placée, elle devrait être dans un local spécial²⁷⁴. »

Plus gênant, l'antisémitisme latent de la période rendait la situation insupportable à plusieurs parents fortunés, ulcérés que leurs enfants puissent manger en compagnie d'objets liés au Judaïsme :

« Pour éviter l'invasion des 1^{ères} classes par les Israélites de 3^{ème} et de Touristes, et aussi pour mettre fin aux réclamations des parents, nous enlevé [sic] la Thora de la salle à manger des enfants en 1^{ère} classe et l'avons mise en Touriste dans la salle de jeux des enfants. Pendant la traversée d'aller, nous avons dû la déplacer encore une fois et la transporter pendant deux jours au fumoir des 3^{èmes} classes où se sont déroulées les cérémonies du Grand Pardon. Y assistaient les passagers israélites pratiquants des trois classes, soit environ 60 personnes, que le Gymnase des Enfants n'aurait pu contenir²⁷⁵. »

Afin de résoudre la question, l'équipage sollicita finalement le rabbin Langer afin d'étudier les solutions possibles :

« Nous avons profité du passage du Rabin Langer à bord pour lui proposer le local de la porte-lone²⁷⁶ du Pont D Bâbord près de la coursive des monte-charge des vivres, pour installer le meuble de la Thora. Cette solution

²⁷³ *Le Journal Juif*, 7 juin 1935, 1997 004 6299 (AFL).

²⁷⁴ Rapport de voyage de la traversée du 15 au 27 juin 1935, 1997 004 5115 (AFL).

²⁷⁵ Rapport de voyage de la traversée du 2 au 14 octobre 1935, 1997 004 5115 (AFL).

²⁷⁶ Un portelone (mal orthographiée « porte-lone » et donné au féminin dans tous les rapports d'époque) est une ouverture percée dans la coque pour permettre l'embarquement des marchandises.

lui paraît satisfaisante, ce local est assez grand et est situé dans les 3èmes classes point sur lequel le Rabbin Langer insiste beaucoup et la porte-lone ne sera sans doute ouverte que dans des cas exceptionnels le navire accostant toujours à Tribord. Mr. Langer demande seulement que l'on modifie l'aspect du local, qu'on le décore très simplement, que l'on masque la porte-lone par une porte en bois, et que l'on ferme le local sur le couloir du pont D Bâbord (cabine mixtes) par une cloison et qu'on y prévoit quelques sièges mobiles, le local devant à l'occasion servir de temple²⁷⁷. »

Dans les faits, la refonte du *Normandie* durant l'hiver 1935-1936 permit de résoudre le problème en octroyant au navire une véritable synagogue. Les archives de la compagnie contiennent en effet un plan daté de janvier 1936, établi par la maison Michon Pigé Peigné de Paris, pour une synagogue de 48 places respectant les conventions de tels lieux : les aérations disposées dans le plafond à caissons y sont par exemple camouflées par des étoiles de David²⁷⁸.

Le *Normandie* fut le seul paquebot de cette époque à être pourvu d'une synagogue, et il semble clair que ce caractère exceptionnel lui attira un succès certain auprès de la clientèle israélite, notamment dans les classes supérieures qui étaient celles visées par la Transat. Avec cette installation coûteuse, la compagnie marquait encore son ambition de séduire des clientèles de niche avec des installations particulièrement étoffées, là où les Britanniques misaient plus nettement sur la masse. Néanmoins, cette sollicitude à l'égard des Juifs n'était que commerciale, comme le rappelle une des notes du commissaire Villar :

« En donnant satisfactions aux demandes du Surveillant Israélite du Bord, nous suivons les directives données par notre Administration. Nous la mettons cependant en garde contre le danger que présenterait une trop grande publicité faite autour des facilités que nous donnons à bord à la pratique ouverte de la religion Israélite. Notre surveillant rituel fait une propagande tout à fait inopportune, tant au point de vue (sic) Cuisine Kasher que cérémonies religieuses et nous craignons que *Normandie* ne perde plus qu'elle ne gagne à devenir officiellement le navire où les Israélites réunis

²⁷⁷ Rapport de voyage du 24 juillet au 5 août 1935, 1997 004 5115 (AFL).

²⁷⁸ 1999 004 0480 (AFL).

et groupés représenteraient un bloc et se considéreraient comme chez eux²⁷⁹. »

À une époque où l'antisémitisme était fort en Europe, et à l'approche de la Seconde Guerre mondiale, Villar pouvait ici librement exprimer ses craintes de voir « un navire où les Israélites [...] se considéreraient comme chez eux ». La position de la compagnie durant la guerre fut d'ailleurs assez trouble, Henri Cangardel, jusque-là administrateur directeur général, en devenant le président en 1940 pour en être évincé en 1944. Charles Offrey, qui fut employé de la Compagnie générale transatlantique dans les années 1930 et en rédigea une histoire assez peu objective, se fit ainsi très évasif sur les raisons qui entraînèrent la nomination de Cangardel à la présidence par Vichy, de même que sur son éviction par le gouvernement provisoire²⁸⁰. Il semble néanmoins que Cangardel ait été proche des milieux collaborationnistes²⁸¹, et ses mémoires furent publiées par les Nouvelles Éditions Latines, maison connue pour sa proximité avec les idées d'extrême droite et sa publication dans les années 1930 d'une traduction de *Mein Kampf*²⁸². Ce champ de recherche reste, comme cela a déjà été dit ici, à étudier.

Ces années 1930 furent donc marquées par une attention croissante portée par la Transat aux thématiques susceptibles d'attirer une clientèle fortunée, et de séduire l'élite, notamment par la présence de lieux de culte, chose inédite sur les navires rivaux. À l'inverse, les deux compagnies britanniques semblent avoir ignoré ces thématiques et un navire comme le *Queen Mary* rencontra finalement un succès bien plus important auprès des classes moyennes. Néanmoins, les deux compagnies se retrouvaient dans leur vocation de mettre en scène les sociabilités des élites, notamment lors des rituels bien rodés qu'étaient les traversées inaugurales.

²⁷⁹ Rapport de voyage de la traversée du 2 au 14 octobre 1935, 1997 004 5115 (AFL).

²⁸⁰ OFFREY, C., *op. cit.*, p. 54-57.

²⁸¹ LACROIX-RUIZ, A., *Industriels et banquiers français sous l'Occupation*, Armand Collin, Paris, 2013.

²⁸² CANGARDEL, H., *op. cit.*

3.22 Voyages inauguraux et sociabilités de l'élite

Il est assez difficile d'étudier les interactions habituelles à bord des navires : non pas que les témoignages n'existent pas ; les récits abondent au contraire. Mais ils sont généralement épars, et il est difficile de donner une cohérence pour établir un tableau précis de ces voyages.

Le cas des voyages inauguraux est néanmoins particulier, car ceux-ci étaient fortement exposés médiatiquement. Ils sont donc bien mieux connus, ce qui permet d'en faire une analyse qui peut souvent s'élargir à toute une période. Deux de ces traversées ressortent particulièrement. Le voyage inaugural du *Titanic*, inachevé, a bien évidemment été mis en lumière par son naufrage. Il est intéressant à plusieurs titres : deuxième navire d'une série, le *Titanic*, n'avait pas le caractère inédit de son « grand frère » mis en service l'année précédente, et son voyage inaugural, s'il attirait l'attention, fit surtout l'objet d'une grande exposition médiatique pour son issue fatale. Ce naufrage permit de figer l'image de la traversée, permettant de comprendre qui voyageait en première classe, et quelles étaient les interactions qui y prenaient place.

À l'inverse, le voyage inaugural du *Normandie* était savamment mis en scène : de nombreux journalistes se trouvaient à bord pour en retranscrire l'ambiance, de même que des officiels, non seulement de la compagnie, mais également de l'État. Il ne s'agissait donc plus seulement de faire la promotion d'un navire, mais également d'une culture et d'un État. Qui plus est, en l'espace de vingt années, les mœurs et les désirs des passagers avaient évolué : les traversées inaugurales du *Titanic* et du *Normandie* permettent donc de percevoir comment les compagnies et leurs navires reflétèrent l'évolution du monde, à terre.

3.221 Le *Titanic*, lieu de rencontre et de réseaux

Le voyage inaugural du *Titanic* a fait l'objet de nombreux témoignages. En effet, les survivants se sont trouvés au cœur d'une attention médiatique durable qui a permis de conserver une bonne part de leurs souvenirs. De même, bon nombre de lettres écrites pendant et après le voyage ont pu être conservées, quand de tels

témoignages auraient habituellement été rapidement perdus. Il existe ainsi de précieuses sources, notamment l'imposant travail de recherche de George Behe, qui a assemblé en un volume de très nombreuses lettres en rapport avec le navire²⁸³.

Cette traversée, si l'on excepte son naufrage, se trouvait à mi-chemin entre les voyages transatlantiques habituels, et les événements inédits. Il s'agissait en effet d'un voyage inaugural, certes, mais du deuxième navire d'une série de trois, et moins d'un an après celui du premier de la série. En juin 1911, l'*Olympic* avait attiré l'attention de tous : le navire était de loin le plus gros du monde, son luxe et ses innovations impressionnaient. Son départ avait été accompagné de grands repas officiels à terre, la foule s'était pressée à New York pour visiter le navire, et plusieurs officiels de l'IMM avaient pris part au voyage. Joseph Bruce Ismay et sa famille étaient également à bord, et le président de la White Star avait inspecté de fond en comble le navire avec l'architecte qui l'avait conçu, Thomas Andrews. La deuxième traversée du navire s'était faite dans la continuité de la première, avec la présence de Lord Pirrie, président des chantiers, et de J. P. Morgan, propriétaire de l'IMM (son fils ayant participé pour sa part au premier voyage)²⁸⁴.

Dans le cas du *Titanic*, la donne était différente, en premier lieu parce que les deux navires étaient très proches, malgré des améliorations effectuées sur le plus récent, mais aussi parce que son voyage inaugural avait été retardé d'un mois à cause d'un accident de l'*Olympic* qui avait entraîné des réparations assez longues. Le voyage, décalé du 20 mars au 10 avril, débiterait dans l'urgence, les travaux de finition se poursuivant jusque quelques heures avant le départ²⁸⁵. La chose n'était cependant pas exceptionnelle, comme on le verra dans le cas du *Normandie*. Du fait de ce retard, le navire ne fit aucune escale à Liverpool, son port d'attache, contrairement à l'*Olympic* qui y avait été un temps ouvert au public.

Néanmoins, ce voyage gardait les caractéristiques des traversées inaugurales de la compagnie. Thomas Andrews était ainsi à nouveau à bord, de même qu'Ismay, cette fois-ci sans sa famille. Tous deux étaient là pour inspecter le navire afin de mieux

²⁸³ BEHE, G., *On Board RMS Titanic, op. cit.*

²⁸⁴ CHIRNSIDE, M., *RMS Olympic, Titanic's Sister, op. cit.*, p. 68-80.

²⁸⁵ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op.cit.*, p. 45.

cerner les défauts potentiels. Ainsi, Ismay décrit cette tâche durant l'enquête américaine :

« Mr. ISMAY. [...] J'étais là pour inspecter le navire et voir s'il y avait des défauts, avec dans l'idée de les rectifier sur l'autre navire que nous construisons actuellement à Belfast. [...]

Sénateur SMITH. Est-ce que Mr. Andrews a fait le tour du navire ?

Mr. ISMAY. Il faisait en permanence le tour du navire, je crois. [...] Naturellement, sur un navire de cette taille, il y a un grand nombre de défauts mineurs à bord, qu'il rectifiait. Je pense qu'il y avait à bord trois ou quatre apprentis des chantiers navals de Messrs. Harland & Wolff, qui étaient là pour arranger tout petit détail posant problème. [...] Une porte pouvait être faussée, un tuyau éclater, ou quelque chose comme ça, et ils étaient là pour arranger ça aussitôt. [...] Le seul plan que Mr. Andrews m'a soumis était un plan où il disait que le salon d'écriture et de lecture était inutilement grand, et il a dit qu'il voyait le moyen de placer des cabines à l'extrémité avant de celui-ci. C'est une question qui aurait été soulevée et discutée après notre retour en Angleterre²⁸⁶. »

Néanmoins, la portée était ici pratique, et non pas également symbolique comme lors du voyage de Pirrie et de Morgan sur l'*Olympic* : Andrews et son équipe étaient des hommes de terrain chargés de réparations et de travaux pratiques, et Ismay lui-même voyageait dans ce but car il avait pris l'habitude de participer aux traversées inaugurales de ses navires, ce qui explique son expérience en la matière, notamment lorsqu'il traitait des questions relatives aux aspects négatifs de la vitesse²⁸⁷.

Par ailleurs, les voyages inauguraux attiraient autant de fascination que de désagréments auprès des passagers. Ainsi, Lawrence Beesley, passager de deuxième classe, eut l'occasion de rappeler une conversation qu'il avait eue avec un agent de voyage de la compagnie :

« Il n'y a aucun doute que de nombreuses personnes ont refusé de naviguer à son bord car il s'agissait de son voyage inaugural, et c'est apparemment une superstition commune : même l'employé du bureau de la

²⁸⁶ USI, p. 946-947.

²⁸⁷ Voir 2.122.

White Star où j'ai acheté mon billet a admis que c'était un motif qui poussait des gens à ne pas embarquer²⁸⁸. »

De fait, le *Titanic* n'était, lors de son voyage inaugural, qu'à moitié plein. Beesley releva à juste titre que beaucoup s'étaient alors vantés d'avoir annulé leur voyage au dernier moment, mais le phénomène était de façon générale très courant. On retrouve ainsi plusieurs annulations qui ont été recensées dans le temps, les plus notables étant celles des hommes d'affaires Henry Clay Frick et George Vanderbilt²⁸⁹. J. P. Morgan, qui séjournait alors en Europe comme souvent durant l'hiver, est également souvent mentionné parmi ces annulations, mais aucune preuve ne vient cautionner ce fait. En réalité, Morgan effectuait généralement ses voyages de retour durant l'été. Il est probable que cette rumeur ait émergé pour ajouter encore une « coïncidence troublante » aux événements.

Malgré tout, de nombreux passagers arrangèrent leur traversée en fonction : souvent, on leur avait vanté les mérites de l'*Olympic* et ils étaient mus par le désir de voir son *sister-ship* entrer en service. Ce fut, par exemple, le cas de Lawrence Beesley²⁹⁰. D'autres avaient choisi ce navire pour effectuer le voyage en compagnie de connaissances : la ligne était à l'époque très prisée, et il était courant que des amis s'organisent pour rentrer ensemble d'Europe après leurs périples, qu'il s'agisse d'affaires ou de tourisme.

L'examen des installations offertes par le navire rappelle fortement quels étaient les divertissements réellement proposés. En 1912, les activités proposées aux passagers de première classe étaient, bien plus que par la suite, centrées sur leurs interactions. Si le cinéma muet connaissait alors un succès croissant à terre (une actrice, Dorothy Gibson, voyageait d'ailleurs à bord), aucune installation de ce type n'était proposée. De même, le salon n'était pas un lieu conçu pour accueillir des spectacles de grande ampleur comme ce fut le cas par la suite sur un navire comme le *Normandie*.

²⁸⁸ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 298.

²⁸⁹ EATON, J. P., « *Canceled passages aboard Titanic* », *Voyage*, 2008. Consulté en ligne sur le site *Encyclopedia Titanica* : <https://www.encyclopedia-titanica.org/canceled-titanic-passages.html>

²⁹⁰ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 11-12.

Le point central de ces installations était la grande salle à manger, située au pont D, pièce parmi les plus vastes du navire, vers laquelle la plupart des passagers convergeaient trois fois par jour pour des repas au cérémonial étroitement établi²⁹¹. Des repas pouvaient également être pris au Restaurant « à la carte », particulièrement réputé, qui était une concession tenue par le restaurateur Luigi Gatti, propriétaire de grands restaurants londoniens, assisté de son équipe franco-italienne. Très réputé, le restaurant gagna vite le surnom de « Ritz²⁹² ». Les repas étaient en effet l'attraction principale des transatlantiques de l'époque : la vie à bord consistait principalement à occuper le temps entre ces moments.

Pour cela, le paquebot proposait des espaces de promenade pouvant donner lieu à des jeux de pont, classiques des transatlantiques ; et quelques installations sportives : gymnase²⁹³, court de squash²⁹⁴, piscine²⁹⁵ et bains turcs²⁹⁶. Mais le plus gros des espaces communs était constitué de lieux de réunion et de conversation. Ainsi, on trouvait deux cafés (le « café véranda », double ; et le « café parisien », contigu au Restaurant à la carte dont il prolongeait l'ambiance continentale), mais surtout plusieurs salons : le principal occupait une position centrale sur le pont A et disposait d'une bibliothèque tenue à jour. Lui était contigu un « salon de lecture et de correspondance », principalement conçu pour les femmes. Il s'agit du salon mentionné plus haut par Bruce Ismay, qui se révélait rencontrer un piètre succès²⁹⁷. Enfin, surtout, deux lieux étaient le théâtre des activités d'après-dîner. La salle de réception, d'une capacité de 600 places, était le lieu où les passagers se réunissaient pour boire un digestif tout en écoutant jouer l'orchestre. Cette salle rencontrait un grand succès qui avait poussé à l'agrandir, par rapport à ce qu'elle était sur l'*Olympic*²⁹⁸. Si la danse n'était pas encore à l'ordre du jour, le navire ne disposant d'aucun lieu à cet effet, l'orchestre était une grande attraction du bord, comme en témoigna dans ses écrits la romancière américaine Helen Churchill Candee :

²⁹¹ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2, p. 361-365.

²⁹² *Idem*, p. 282-286.

²⁹³ *Idem*, p. 204-210.

²⁹⁴ *Idem*, p. 438-439.

²⁹⁵ *Idem*, p. 414.

²⁹⁶ *Idem*, p. 416-423.

²⁹⁷ USI, p. 947.

²⁹⁸ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2, p. 355.

« Après le dîner, le café était servi à toutes les petites tables dans ce grand salon, car l'orchestre jouait là. Certains disaient qu'ils n'étaient pas bons sur le Wagner, d'autres que le violon ne suivait pas. Mais ce n'était que pour la conversation, car rien à bord n'était plus populaire que l'orchestre. Cela se voyait en cela que tout le monde refusait de le quitter. Et tout le monde demandait son air préféré²⁹⁹. »

Après cela, les hommes poursuivaient la soirée dans le fumoir qui leur était réservé et était également un lieu de rencontre très fréquenté. Le colonel Archibald Gracie en livra sa description dans son ouvrage autobiographique *The Truth about the Titanic* :

« Cette nuit après le dîner, avec mes compagnons de table, Messrs. James Clinch Smith et Edward A. Kent, selon notre habitude, nous nous déplacâmes dans la salle aux palmiers [la salle de réception], avec de nombreux autres, pour l'habituel café aux tables individuelles d'où nous écoutions la musique toujours délicieuse de l'orchestre du *Titanic*. En ces occasions, la tenue de soirée était toujours *en règle*. [...]

Je circulais invariablement durant ces délicieuses soirées, discutant avec ceux que je connaissais, et avec ceux dont j'avais fait la connaissance durant le voyage. [...] Depuis la salle des palmiers, les hommes de ma coterie allaient toujours au fumoir, et presque tous les soirs, se joignaient à une conversation avec certains des hommes bien connus que nous y rencontrions, incluant dans mes propres souvenirs le Major Archie Butt, aide de camp du Président Taft, pour discuter politique ; Clarence Moore, de Washington D.C., nous racontant son périple quelques années auparavant dans les bois et montagnes de Virginie occidentale, [...], Franck D. Millet, l'artiste bien connu, préparant un voyage à l'ouest, Arthur Ryerson et d'autres.

Durant ces soirées j'ai aussi conversé avec Mr ; John B. Thayer, Second Vice-Président de la Pennsylvania Road, et avec Mr. George D. Widener, un fils du magnat des tramways de Philadelphie, P. A. B. Widener³⁰⁰. »

Archibald Gracie, colonel et auteur de l'ouvrage historique *The Truth about Chickamauga* (concernant une bataille de la Guerre de Sécession), se montrait prompt à citer toutes les personnalités qu'il avait rencontrées à bord. Il semble que l'homme

²⁹⁹ CANDEE, H. C., « *Sealed Orders* », *Collier's Weekly*, 4 mai 1912.

³⁰⁰ GRACIE, A., dans JACK WINOCOUR (ed.), *op. cit.*, p. 121-122.

était en représentation constante, tentant de se constituer le meilleur réseau possible mais aussi de faire lire son livre par un maximum de personnes. Un autre extrait de son ouvrage sur le *Titanic* rapporte ainsi comment il en prêta un exemplaire à Isidor Straus, des grands magasins Macy's de New York, qui le lui rendit quelques jours plus tard. Hugh Brewster, auteur d'un excellent travail sur la première classe du *Titanic*, souligne à quel point il est probable que Straus, en qualifiant alors le livre de « très intéressant », ait surtout fait preuve de gentillesse car *The Truth About Chickamauga* est, semble-t-il, réputé parmi les amateurs de la Guerre de Sécession comme étant un ouvrage particulièrement illisible³⁰¹.



Le fumoir de première classe (ici, celui de l'*Olympic*, globalement identique à celui du *Titanic*), était un lieu central pour les interactions sociales à bord, centrées autour du jeu, du tabac, de la boisson et de la conversation.

(Wikimedia Commons, domaine public)

Si les méthodes de Gracie en la matière étaient sans conteste maladroites, il n'en demeure pas moins que l'objectif premier de bien des passagers de première classe voyageant à bord des transatlantiques à l'époque était effectivement de se

³⁰¹ BREWSTER, H., *Gilded Lives, Fatal Voyage*, New York, Broadway Paperbacks, 2012, p. 84-88.

rapprocher de personnes susceptibles de jouer un rôle positif par la suite, notamment dans leurs affaires. En la matière, le *Titanic* était particulièrement bien pourvu en hommes d'affaires, principalement américains, et, à l'instar de Gracie, beaucoup devaient être en véritable « représentation » dans un univers particulièrement codifié.

Le point d'orgue en la matière survint le dimanche 14 avril au soir lorsque George Widener, déjà cité plus haut par Gracie, organisa au restaurant à la carte un dîner en l'honneur du capitaine Smith. Y étaient présents deux autres couples d'Américains fortunés, les Carter et les Thayer, ainsi que le Major Butt³⁰². Ce genre de dîner en présence du capitaine était courant : celui-ci avait en effet, outre sa fonction maritime, le rôle d'hôte de marque et dîner à sa table était un moyen de se placer sur la hiérarchie sociale du navire. En conviant plusieurs passagers de marque à un dîner en l'honneur du capitaine, dans le restaurant le plus prestigieux (et cher) du navire, les Widener rappelaient ainsi leur importance. Ceci explique que plusieurs personnes qui dînaient au même endroit aient relevé leur table, comme Bruce Ismay³⁰³ ou encore la passagère Daisy Minahan³⁰⁴.

L'événement fut particulièrement mis en valeur durant l'enquête suivant le naufrage, car il s'agissait de savoir si le capitaine Smith avait bu de l'alcool avant l'accident. Mrs. Widener, rescapée mais ayant perdu son mari et leur fils dans le naufrage, certifia qu'il n'avait bu aucune goutte d'alcool³⁰⁵. Mais l'aspect intéressant est ici le fait que de nombreux témoins extérieurs à la table aient pu signaler ce repas : la première classe formait clairement un monde à part, avec ses célébrités, connues, admirées, mais surtout courtisées.

Des groupes pouvaient néanmoins se constituer en marge, autour de certaines nationalités. Il en allait ainsi des quelques Canadiens voyageant à bord. L'un d'entre eux, le Major Arthur Peuchen, fut appelé à mentionner les passagers qu'il connaissait. Il parla alors du couple Allison, de Montréal, de messieurs Ross et Beatty, de Winnipeg, de Mr. McCaffrey de Vancouver et de Charles M. Hays, célèbre entrepreneur ferroviaire et hôtelier de Montréal. Il certifia que s'il connaissait et fréquenta

³⁰² FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op.cit.*, p. 129.

³⁰³ USI, p. 948.

³⁰⁴ USI, p. 1110.

³⁰⁵ USI, p. 1151.

beaucoup ces passagers canadiens à bord, il eut en revanche peu de relations avec les autres³⁰⁶. Étant l'unique survivant du groupe, Peuchen témoignait également en recherchant justice à leur égard.

De même, les quelques passagers français de première classe formèrent un groupe très soudé. L'entrepreneur Fernand Omont, le sculpteur Paul Chevré et l'aviateur Pierre Maréchal effectuèrent ainsi une bonne partie du voyage ensemble ; ils étaient d'ailleurs réunis dans le Café parisien au moment de la collision avec l'iceberg, disputant une partie de bridge avec un américain francophone, Lucien Smith. Si Smith, marié, partit retrouver son épouse et périt finalement dans le naufrage, les trois Français, célibataires, montèrent pour leur part sur le pont, poussés par la curiosité, et furent ainsi les mieux placés pour être invités à embarquer dans le tout premier canot, à un moment où de nombreuses passagères étaient réticentes à embarquer, ce qui facilita leur sauvetage. Même après le naufrage, les passagers français conservèrent une claire solidarité, se retrouvant à l'arrivée du *Carpathia* dans un restaurant... pour y entonner la *Marseillaise*³⁰⁷.

Les formes de sociabilité à bord du *Titanic* étaient donc principalement entre passagers américains, et, dans une moindre mesure, britanniques, les autres nationalités présentes se trouvant en marge. En 1912, quoi qu'il en soit, l'essentiel des activités concernait les relations sociales établies à bord, qu'il s'agisse de jeux ou de conversations, généralement cumulés. Les divertissements en soi n'étaient que secondaires, bien que les compagnies fassent alors de plus en plus leur possible pour satisfaire les passagers : la popularité de l'orchestre en témoigne, de même que l'apparition d'une piscine et de bains turcs, totalement absents à bord de navires concurrents comme ceux de la Cunard.

Néanmoins, la Première Guerre mondiale allait radicalement changer la société. Les années 1920 forcèrent les compagnies à faire évoluer leurs navires. Lorsque le *Normandie*, deuxième navire objet de cette étude sur les voyages inauguraux, entra en service, le paysage avait profondément changé.

³⁰⁶ USI, p. 329-331.

³⁰⁷ CODET, F., DUFIEF, A., GAVARD-PERRET, F. et MENDEZ, O., *op. cit.*

3.222 Le premier voyage du Normandie : une traversée sous grande attention

Si les voyages inauguraux de gros paquebots étaient souvent l'occasion de rituels bien rodés, notamment l'accueil triomphal du navire à New York, celui du *Normandie* revêtait un caractère particulier. Pour la première fois, la Compagnie générale transatlantique mettait en service un navire qui dépassait tous les records de taille et de vitesse en plus de son haut niveau de luxe. Dans le contexte troublé de la crise les officiels de la compagnie savaient que ce serait une traversée hautement médiatisée, qui déciderait de l'avenir du navire.

L'événement fut donc préparé bien en amont, avec dans l'idée d'en faire une sorte de mission diplomatique et culturelle au nom de la France. Un premier projet émergea ainsi le 26 juillet 1934, presque un an avant le voyage : des wagons de chemin de fer constituant un train de luxe seraient embarqués sur le *Normandie* pour parcourir ensuite les États-Unis avec à bord un ensemble de personnalités représentatives de la France, afin d'améliorer l'image du pays et les relations entre les deux nations³⁰⁸. Difficile à mettre en place, l'idée ne reçut toutefois pas de suite.

Par la suite, il importa de trouver un équipage qui soit le meilleur possible : la chose s'était déjà vue à bord du *Titanic*, le capitaine Edward John Smith étant alors de loin le plus réputé pour les passagers fortunés³⁰⁹. Dans le cas de la Compagnie générale transatlantique, le choix se tourna vers René Pugnet. Né en 1881, serviteur de la compagnie depuis 1907, héros de guerre, commandant réputé du *Paris*, l'homme avait également un profil idéalement adapté à ce genre de traversée. Ce profil fut soigneusement travaillé par les services de communication de la compagnie qui publièrent ainsi une description élogieuse de l'homme... description qui laisserait presque oublier sa fonction première de marin :

« Le Commandant René Pugnet (capitaine de Corvette de Réserve, Officier de la Légion d'Honneur) qui prendra le commandement de *Normandie* à sa mise en service est né le 13 août 1881 à Brantôme. Il entra à la Cie Gle Transatlantique le 13 mai 1907. [...] Pendant la guerre, versé dans l'Aviation de Marine, il a commandé une base d'hydravions à Ajaccio et il s'est distingué, d'autre part, par des actions d'éclat, dans la défense de la Base aérienne de

³⁰⁸ 1999 004 0913 (AFL).

³⁰⁹ COOPER, G., *Titanic Captain: The Life of Edward John Smith*, The History Press, 2011.

Corfou, en particulier. [...] En novembre 1928, il prit le service de « Capitaine de remplacement » sur la grande ligne du Havre à Plymouth et à New York. Deux ans après, il passa à titre de Commandant, sur le paquebot de luxe *Paris*, prenant la suite du commandant Thomas. À l'heure actuelle, il surveille à St-Nazaire l'achèvement de la construction et l'emménagement du *Normandie*.

Le Commandant Pugnet, en dehors de sa grande expérience de marin et de sa valeur technique, possède toutes les qualités d'un homme du monde, doublé d'un artiste. Petit-neveu du Sculpteur bien connu Bartholdi [...], le Commandant Pugnet a hérité de son parent ses talents de Peintre ; il est connu des passagers de la ligne dont il assure le service, pour ses dons de portraitiste. Il est, d'autre part, l'auteur de curieuses expériences de photographie en couleur ; enfin, c'est un mélomane averti et, comme exécutant, il joue du piano et du violon sur des instruments qu'il a construits lui-même de toutes pièces.

Au point de vue sportif, aviateur accompli, très fort escrimeur, excellent tireur et chasseur, bon boxeur, il conserve sa forme et beaucoup de jeunes gens pourraient envier à ce Commandant, dans les forces de l'âge, sa vigueur, sa souplesse, son entrain et son inaltérable optimisme³¹⁰. »

Ce communiqué de presse élogieux rappelle ce qui était alors attendu d'un commandant : celui-ci devait bien entendu être bon marin, mais il devait également se comporter en hôte de marque affable, à la table réputée et à la conversation appréciée. L'image du commandant sportif et artiste était donc particulièrement précieuse, d'autant que les talents de Pugnet n'étaient pas usurpés : on retrouve effectivement sa trace dans les milieux de la lutherie³¹¹, et sa fille elle-même devint musicienne de renom, carrière qu'il aurait souhaitée entreprendre. De fait, l'homme était idéal et fit les titres des journaux jusqu'aux États-Unis, prouvant le succès du communiqué : le 2 juin 1935, le *Saint Louis Dispatch* lui consacrait un portrait intitulé « *Boxer, Artist, Inventor, Linguist – and Master of the Largest Ship Afloat* », le *Duluth News Tribune* faisant de même le 9 juin, tandis que le *Travel Trade* s'en était chargé le

³¹⁰ 1997 004 6294 (AFL).

³¹¹ Ainsi, en 2015, l'édition cherbourgeoise de *Ouest France* annonçait la retraite du dernier luthier de la ville, qui expliquait avoir été formé par Pugnet lui-même. MORIN, K., « Le luthier ferme rideau de sa boutique », *Ouest France*, 25 janvier 2015. Consulté en ligne : <http://www.ouest-france.fr/normandie/cherbourg-octeville-50100/le-luthier-ferme-le-rideau-de-sa-boutique-3143094>

1^{er} mai précédent³¹². Un événement fortuit vint rajouter encore à la réputation du commandant, qui perdit son épouse, gravement malade, quelques semaines après la mise en service du navire. *Le Maroc* put ainsi s'émouvoir sur l'événement et l'abnégation du capitaine commandant son navire malgré tout³¹³, tandis que *La Patrie* souligna le sens du devoir du marin :

« Elle a succombée [sic] peu de temps après avoir dit un dernier bonjour à son mari, le commandant, qui bien que sachant la vérité, commandé par le devoir, prenait place dans la cabine du pilote pour conduire son navire à bon port³¹⁴. »



Les commandants Thoreux (à gauche) et Pugnet (à droite) du *Normandie*. Si Thoreux écrit dans ses mémoires qu'il s'agissait d'une formule de « double commandement » où les deux hommes étaient égaux, le nombre de galons différents sur leurs manches montre bien qu'il subsistait entre eux un rapport hiérarchique. Pugnet, commandant du navire, avait été choisi pour sa grande popularité auprès des passagers.

(Association French Lines)

Pugnet avait néanmoins un handicap, son âge. Il était en effet prévu qu'il prenne sa retraite en 1936, après la première saison du navire. Lui fut donc adjoint un

³¹² 1999 004 0935 (AFL).

³¹³ 1997 004 6348 (AFL).

³¹⁴ « Le commandant René Pugnet de la « *Normandie* » en deuil », *La Patrie*, 5 juillet 1935.

autre commandant, Pierre Thoreux, qui raconta ainsi sa nomination dans ses mémoires :

« J'appris [...] que le Conseil [...] avait décidé que sur une unité d'une telle importance, il fallait prévoir deux commandants chevronnés ayant déjà commandé de grosses unités. J'hésitai à accepter. Cette formule me semblait de nature à provoquer bien des complications de tous ordres. L'on me fit remarquer que mon camarade Pugnet, déjà désigné, arrivait à la limite d'âge et que, après son départ, je déciderais soit du maintien, soit de la modification de la formule. Je connaissais bien Pugnet. [...] Pendant quelques mois, le « tandem » que nous formions à la tête de cette ville flottante, devait réussir [...] jusqu'au départ en retraite de Pugnet, en 1936. Nous étions sans doute les deux seuls commandants qui pouvaient, tout en gardant leurs personnalités, réussir ce tour de force³¹⁵. »

Le style des mémoires de Thoreux, qui regorgent souvent d'une certaine autosatisfaction, pousse néanmoins à appréhender ses paroles avec une certaine distance. Ainsi, là où il semble présenter leurs deux fonctions comme équivalentes, une photographie les montrant tous deux en uniforme sur la passerelle du navire témoigne clairement, au vu de leurs galons, que Pugnet avait la supériorité hiérarchique. De même, les rapports de voyage du navire présentent clairement Thoreux comme « commandant adjoint » jusqu'au départ en retraite de Pugnet, après quoi il se vit lui-même adjoindre son propre « commandant-adjoint », Paul Augarde, dont il ne dit pas un mot³¹⁶.

Autour de ces deux commandants dont les compétences n'étaient pas à démontrer, la compagnie avait également tout fait pour mettre en place des agents réputés et sûrs. Ainsi, le chef mécanicien Jean Hazard et l'officier chargé de la sécurité, Hervé Le Huédé, avaient supervisé la construction du navire. S'y ajoutaient les éléments principaux du personnel hôtelier qui était, de loin, le plus nombreux à bord. Le commissaire principal, Henry Villar, était un homme crucial car il devait gérer tous les désagréments liés aux passagers : Villar se montrait particulièrement populaire en la matière, tant auprès des passagers que des équipages, et resta à bord du *Normandie* jusqu'à son ultime traversée. Aux cuisines, poste particulièrement important sur les

³¹⁵ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 145-146.

³¹⁶ 1997 004 5115 (AFL).

navires français réputés pour leur gastronomie, le chef choisi fut Gaston Margrin, qui venait de l'*Île-de-France* où il s'était déjà illustré. De même, le maître d'hôtel, Olivier Naffrechoux, avait été sélectionné pour sa grande popularité et sa capacité à retenir le visage de très nombreux habitués de la compagnie³¹⁷. Enfin, le médecin du bord, Joseph Bohec, venait lui aussi de l'*Île-de-France*. Tous ces personnels eurent d'ailleurs l'occasion de présenter leur service dans une brochure technique qui est conservée en grand nombre dans les archives de la compagnie : Bohec y présentait l'hôpital dernier cri, Margrin les cuisines, Le Huédé la sécurité du navire contre les risques représentés par le feu et l'eau, et ainsi de suite³¹⁸.

Avant même le départ, ce voyage inaugural fut mis sous le feu des projecteurs à travers les importantes cérémonies qui se déroulèrent à bord du navire. La question des différentes consécration religieuses, en présence d'acteurs éminents du culte, et souvent accompagnées de repas fastueux et de visites du navire, a déjà été évoquée précédemment³¹⁹. Mais la semaine précédant le départ fit l'objet de nombreuses festivités particulièrement détaillées dans un rapport en plusieurs feuillets conservé dans les archives de la compagnie³²⁰.

Les animations débutèrent le 23 mai 1935 avec l'arrivée du Président de la République, Albert Lebrun, au Havre. Après un repas de gala à l'Hôtel de Ville, il inaugura la gare maritime du Havre, bien que celle-ci, construite en prévision de l'arrivée du *Normandie*, soit déjà en service depuis plus d'un an. Vint ensuite une visite du navire, décrite par radioreportage selon un dispositif très étroitement conçu, comme le décrit le dossier préparatoire :

« Radio-reportage par la presse française de la visite d'inauguration du paquebot Normandie par M. le Président de la République, de 17 h 45 à 18 h 45. Les reporters qui participeront à cette émission sont M. Antoine, de L'Intransigeant, dans le hall du navire, M. Viro, de Paris-Soir, dans la salle à

³¹⁷ OLLIVIER, F., *op. cit.*, p. 66.

³¹⁸ 1999 004 0920 (AFL).

³¹⁹ Voir 3.213.

³²⁰ 1997 004 6295 (AFL).

manger du navire, M. Surchamps des Postes d'État dans les salons et fumoir, M. Dehorter à l'extérieur du navire³²¹. »

La soirée d'inauguration devait ensuite se poursuivre par d'importantes festivités ainsi résumées :

« Radiodiffusion sous la direction du Commandant Paul Chack de la soirée d'inauguration du paquebot *Normandie*. De 21 h 15 à 21 h 30, reportage du Comdt. Paul Chack. De 21 h 30 à 22 h 30, discours des personnalités et du Président de la République. La traduction anglaise de ce dernier discours sera remise par le Président de la République à M. le Commissaire Mallet, qui lira cette traduction devant le microphone. De 22 h 30 à 23 h, transmission de l'orchestre de bord, des distractions diverses avec commentaires du Comdt. Paul Chack. De 23 h à 24 h, transmission du théâtre du *Normandie*. *Ouverture* par M. Casadessus³²² [sic], musique d'instruments anciens. Présentation du théâtre par M. Trébor³²³, Directeur des théâtres de la Madeleine et Michel, chanson par St-Granier³²⁴ *La Fête commence*, le poème *Normandie* lu par les acteurs de la Comédie Française, *Ma Normandie* chanté par Fanny Heldy³²⁵, *La Normandie*, chanson de Dorin³²⁶ chantée par Georges Thil³²⁷, pièce inédite de Francis de Croisset³²⁸, *Le Billet de loterie* avec Gaby Morlay et Victor Boucher³²⁹. »

La soirée était donc particulièrement préparée et faisait appel à de nombreuses personnalités françaises qui jouissaient alors d'une réputation internationale. Paul Chack, qui en assurait la retransmission, était un marin et homme de lettres connu pour ses travaux d'histoire maritime et sa direction, de 1921 à 1934, du Service

³²¹ *Idem.*

³²² Il s'agit ici d'Henri Casadesus, issu d'une grande famille de musiciens, et fondateur de la Société des instruments anciens qui se donnait pour rôle de faire redécouvrir la musique des XVII^e et XVIII^e siècle interprétée sur des instruments d'époque.

³²³ Robert Trébor, dramaturge et directeur de théâtres, était chargé de la programmation théâtrale à bord.

³²⁴ Saint-Granier, nom de scène de Jean de Granier de Cassagnac, était à l'époque un chanteur, auteur compositeur, homme de cinéma et de radio réputé.

³²⁵ Cantatrice belge qui travailla longtemps à l'Opéra Garnier et jouissait alors d'une popularité internationale.

³²⁶ René Dorin, chansonnier et dramaturge français.

³²⁷ Ténor français qui effectuait alors de nombreuses tournées internationales et était au sommet de sa célébrité.

³²⁸ Franz Wiener, dit Francis de Croisset était alors un auteur de théâtre à succès.

³²⁹ *Idem.*

Historique de la Marine³³⁰. Après les discours, la soirée devait donner lieu à une mise en scène au service des arts scéniques français en profitant de la retransmission par radio. Cette fin de soirée fut néanmoins troublée par l'acoustique défectueuse du théâtre du navire, qui dut par la suite être corrigée. Le *Canard enchaîné* ironisa d'ailleurs sur le sujet :

« Le soir, Mme Gaby Morlay et M. Victor Boucher jouèrent quand même, courageusement, leur sketch. Les spectateurs n'en perçurent pas un mot et maudirent l'architecte du théâtre. À leur sortie, ils apprirent que le sketch était de M. Francis de Croisset. Alors, ils cherchèrent l'architecte pour le féliciter³³¹. »

Mais le point central de la soirée, qui attira toute l'attention de la presse, à dessin, fut le temps des discours. Trois furent consignés et reproduits dans le *Bulletin de la Compagnie Générale Transatlantique* n°422³³². Se succédèrent ainsi à la tribune Albert Lebrun, Président de la République, William Bertrand, Ministre de la Marine Marchande, et Marcel Olivier, Président de la compagnie. Comme cela a été indiqué précédemment, le discours présidentiel était appelé à être mis particulièrement en exergue et revêtait un caractère international, comme en témoigne sa traduction en anglais. Il a déjà été évoqué la manière dont Lebrun, dans son discours, présenta le paquebot comme l'œuvre de la France entière, dénombrant les régions qui avaient participé aux différents aspects de sa construction. De surcroît, le navire devait également porter la réputation de la France par-delà les mers, et cette dimension cruciale fit la conclusion du discours présidentiel :

« Vogue donc demain, *Normandie*, en toute aisance et sans remords, sur ces flots domptés par ta masse et ta puissance. Quitte les rives de cette France où tu es né et dont tu restes la vivante et fidèle expression. [...] Tu auras bien mérité du pays et ce ne sera pas en vain qu'il aura consenti pour toi de lourds sacrifices dont c'est moins que jamais le moment de méconnaître l'ampleur, si, sur ton bon renom, nos hôtes viennent plus nombreux et puisent dans ton commerce le désir de mieux nous connaître³³³. »

³³⁰ Paul Chack devint par la suite fervent collaborationniste et fut exécuté à la Libération.

³³¹ 1997 004 6299 (AFL).

³³² 1997 004 6295 (AFL). Discours reproduits en annexe.

³³³ *Idem*.

William Bertrand, pour sa part, revint également fortement sur cette dimension nationale et internationale du navire :

« La présidence de cette cérémonie par le Chef de l'État, entouré des plus hautes personnalités de la République, atteste que l'inauguration de ce paquebot dépasse le cadre habituel de ce genre de manifestation, s'élève au-dessus des seuls intérêts de la Marine marchande française, revêt un caractère hautement national et même mondial. [...] Par son nom, qui glorifie une des plus belles provinces de France ; par ses qualités techniques, qui sont un admirable témoignage de la valeur de notre science et de notre industrie ; par sa beauté qui honore l'art français ; par sa mission, qui est de nous rapprocher plus étroitement encore de nos grands amis Américains, *Normandie* est digne de faire flotter en première place, aux vents du Monde, le pavillon national³³⁴. »

Le nom même du paquebot lui permit de broder une analyse empreinte d'esprit de coopération entre les nations :

« Dans quelques jours, *Normandie* ira porter à nos grands amis d'Amérique le salut cordial de la France. Qu'ils sachent bien, en accueillant ce paquebot, qu'il n'a pas été conçu dans un esprit mégalomane [...]. Il n'a d'autre mission que de nous rapprocher d'eux davantage. [...] Et si nous sommes heureux et fiers qu'il soit le plus rapide, le plus grand, le plus beau navire du Monde, c'est autant parce qu'il est à nous que parce qu'il est pour eux³³⁵. »

Il s'agissait enfin de redonner du courage à la France dans cette période de crise, aussi le discours se fit-il porteur d'un certain espoir :

« Nous espérons fermement que *Normandie* contribuera, par sa grandeur et par sa beauté, à renforcer la foi des Français en leurs destinées. [...] Certes, il ne faudrait pas que la joie d'un tel succès [...] nous fasse oublier un seul instant les difficultés que nous avons pour mission de résoudre. Pour les surmonter, il faut de la patience, de la méthode et de la continuité dans l'action. Il faut surtout de l'union et de la confiance³³⁶. »

Le discours de Marcel Olivier, pour sa part, avait une connotation tout aussi politique. L'homme était un ancien gouverneur général colonial et était donc habitué à

³³⁴ *Idem.*

³³⁵ *Idem.*

³³⁶ *Idem.*

l'exercice. Il insista lui aussi sur sa volonté de voir le navire être un symbole d'unité nationale :

« Mais, quand bien même [les Français] n'auraient du paquebot lancé sous leur pavillon d'autre vision que le film, la photographie ou ce timbre qu'on a gravé comme on l'aurait fait pour un site national, demandons-leur de songer que *Normandie* les représente eux-mêmes, et les emporte idéalement dans sa course puisqu'il emporte toute la France³³⁷. »

L'organisation de cette cérémonie était cependant ardue : nombreux étaient ceux, dans le pays, qui voyaient le navire comme une dépense inutile en temps de crise ; aussi fut-il décidé de limiter ces festivités présidentielles à une seule journée, ce qui n'alla pas sans poser de souci, comme le raconta Henri Cangardel dans ses mémoires :

« Le jeudi 23 mai, le Président de la République visite le paquebot dans l'après-midi, inaugure la gare maritime et dîne à bord. Mais il y a beaucoup de mécontents parmi ceux qui attendaient une invitation et ne l'ont pas reçue. Nous avons, par mesure d'économie, réduit à une journée la réception officielle, alors que pour *Île-de-France*, il y avait eu trois jours de réjouissance. Très habilement, M. et Mme Pierre-Etienne Flandin prirent l'initiative d'une fête de charité payante au bénéfice de la Croix-Rouge. Elle eut lieu le samedi 25 mai et elle fut un grand succès³³⁸. »

Président du Conseil depuis novembre 1934, Pierre-Etienne Flandin était sur le point de voir tomber son gouvernement, le 31 mai suivant. Ce repas de charité était donc pour lui un moyen de se mettre en lumière dans le cadre de festivités où il n'avait jusque-là occupé aucun rôle prépondérant. Avant même le voyage, donc, sa constitution en enjeu politique majeur relevait de l'évidence. La mise en scène de la traversée fut du même ordre.

L'analyse de la liste des passagers du *Normandie* lors de cette traversée est ainsi porteuse d'éléments importants³³⁹. Cette liste n'avait pas pour but d'être exhaustive : il s'agissait d'un livret imprimé à destination des passagers de première classe, afin qu'ils aient une indication des personnes qu'ils étaient susceptibles d'y

³³⁷ *Idem.*

³³⁸ CANGARDEL, H., *op. cit.*, p. 268.

³³⁹ 1999 004 0919 (AFL).

rencontrer. Ainsi, les noms et prénoms des hommes sont donnés, leurs épouses n'ayant droit qu'au nom de famille ; et les personnalités en vue sont signalées avec une précision concernant leur activité.

Tout d'abord, un grand nombre de personnes liées à la Compagnie générale transatlantique étaient présentes : Marcel Olivier et Henri Cangardel en leur qualité de dirigeants, mais aussi les ingénieurs Jean Marie et Paul Romano. Deux représentants des chantiers de Penhoët, constructeurs du navire, se trouvaient également à bord en la personne d'Edmond Lévy et de Fernand Coqueret. Enfin, l'architecte à l'origine de la forme de la coque du navire, Vladimir Yourkevitch³⁴⁰, était également du voyage, de même que Jean Dunant, auteur de laques ornant le navire.

Plusieurs personnalités politiques étaient également présentes à bord, le navire étant l'endroit idéal où s'afficher en cette période. Ainsi, William Bertrand, Ministre de la Marine Marchande, était présent, de même que plusieurs parlementaires : Maurice Vincent, député du Nord ; Régis Martin-Binachon, sénateur de Haute-Loire, ancien officier de marine militaire participant aux commissions liées à la marine ; André Honnorat, sénateur des Basses-Alpes et ancien ministre de l'Instruction publique ; François de Tesson, député de Seine-et-Marne et plusieurs fois sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères, connaisseur des milieux américains et ami du président Roosevelt ; Eugène Charabot, sénateur des Alpes-Maritimes qui s'investissait particulièrement dans les questions liées à la marine marchande ; et enfin François Blanche, député de Loire-Inférieure et maire de Saint-Nazaire, qui avait été ouvrier des chantiers navals. Un grand nombre de représentants de la classe politique se trouvaient donc à bord dans le cadre de ce voyage³⁴¹, qui revêtait comme on le verra une certaine portée diplomatique.

Certains des parlementaires cités voyageaient également à bord par intérêt pour la marine, à laquelle ils avaient pu être liés professionnellement ; c'était également le cas d'autres passagers étroitement en rapport avec le monde maritime. Ainsi, participèrent au voyage le vice-amiral Gaston Grandclément et l'amiral Vedel. De même, Hermann Louis Du Pasquier, le président du port autonome du Havre, était présent. Enfin, le navire ne pouvait manquer de susciter l'attention d'autres acteurs de

³⁴⁰ Voir 2.132 pour plus d'informations sur le rôle de Yourkevitch.

³⁴¹ 1999 004 0919 (AFL).

ce secteur commercial. Ainsi, Antonio Cosulich, président de la Cosulich Line, portion de l'Italian Line possédant le *Rex* et le *Conte di Savoia* était à bord, curieux de pouvoir admirer le navire conçu pour battre le record détenu par sa compagnie³⁴². De même, deux représentants de l'Hôtel Savoy, et Robert Jarling, propriétaire d'hôtel et membre de l'American Hotel Association étaient à bord pour se tenir au courant d'innovations adaptables sur la terre ferme³⁴³. La présence de ce genre d'acteurs témoigne de la manière dont le *Normandie* était, effectivement, appelé à diffuser les savoir-faire français à l'étranger.

Un autre secteur particulièrement représenté était l'aristocratie, avec plusieurs comtes et comtesses, ainsi que quelques vicomtes et marquis. La plupart étaient Français, mais un couple de nobles italiens et un autre venu de Madrid voyageaient à bord, de même que le couple de Tocqueville, représentant la Comité France Amérique. Ici encore, l'intérêt de la traversée comme mission de représentation était évident. Le passager le plus représentatif de cette tendance était néanmoins le Maharadjah de Kapurthala, Sir Jagatjit Singh Bahadur, connu pour sa francophilie, qui voyageait en compagnie de son fils Amarjit Singh³⁴⁴.

La personnalité la plus en vue à bord était néanmoins Marguerite Lebrun, épouse du Président de la République. Si son mari était absent de la traversée, elle était en revanche accompagnée de sa fille, mais surtout du contre-amiral Jules Le Bigot, attaché à la Présidence de la République³⁴⁵, et du chef du protocole de l'Élysée, Henry Duligner³⁴⁶. Marguerite Lebrun allait se trouver au cœur des festivités à venir, et plusieurs photographies d'elle, notamment aux côtés du commandant Pugnet, furent massivement diffusées dans la presse.

Celle-ci était omniprésente à bord. Ainsi, l'auteure à succès Colette était dépêchée à bord par le *Journal*, tandis que l'académicien français Claude Farrère effectuait la traversée pour *Paris Soir*. Ce dernier journal avait également embauché

³⁴² Le record du *Rex* a été évoqué en 2.131.

³⁴³ 1999 004 0919 (AFL).

³⁴⁴ *Idem*.

³⁴⁵ Avant de servir Albert Lebrun, Jules Le Bigot avait également été un proche de Paul Doumer, et avait été témoin de son assassinat.

³⁴⁶ 1999 004 0919 (AFL).

l'écrivain baroudeur Blaise Cendrars, qui raconta des années plus tard une arrivée à bord pour le moins rocambolesque :

« Je suis allé trouver le directeur de « *Paris-Soir* ». – Vous arrivez trop tard, m'a-t-il dit, j'ai déjà une trentaine de types..., mais dès que je lui ai proposé de faire le reportage du passager clandestin, son visage a changé. Il a marché... Le soir même, je partais pour Le Havre... Je n'oublierai jamais mon arrivée de nuit dans le port. [...] Il y avait une armée d'ouvriers qui l'assiégeaient. [...] Alors, j'ai pris une barre de fer sur l'épaule et j'ai suivi la file, c'est de cette façon que je me suis embarqué³⁴⁷ ... »

Si Cendrars devait effectivement raconter le voyage vu depuis la salle des machines, il était loin d'être « passager clandestin » comme ses souvenirs voulurent le mettre en scène : la liste des passagers mentionnait bien en effet sa présence, quoi qu'il soit le seul passager de « classe touristique » à y être signalé³⁴⁸. Les journalistes étaient de façon générale nombreux à bord, y compris en provenance de l'étranger, comme Robert McColl, du *Daily Telegraph* londonien³⁴⁹. L'événement allait ainsi faire l'objet d'une importante couverture.

Le *Canard Enchaîné* s'amusa néanmoins de la composition de cette élite de passagers, en contraste fort avec la masse de ceux qui devaient à terme emprunter et rentabiliser le navire :

« Nous, quand nous inaugurerons le bateau de la « Canard Line », nous inviterons de préférence notre clientèle future, ou présumée telle. Or, sur la Normandie, on aurait vainement cherché les quatre ou cinq-cents usagers de la colonie américaine à Paris, qui font la traversée au moins une fois par an. Trop peu reluisants sans doute, ils avaient été discrètement oubliés. Mais on avait, par contre, invité les copains, sans exception, et les copains des copains. Et les copines aussi, comme il s'entend³⁵⁰. »

³⁴⁷ Cet article, issu d'une série publiée par le même journal sous le titre « Petite histoire d'un grand paquebot » par Pierre Joly, n'est pas daté, et sa provenance n'est pas indiquée. Plusieurs indications permettent cependant de déduire qu'il a été publié entre 1953 et le début des années 1960. Il est disponible à la cote 1999 042 0011 (AFL).

³⁴⁸ 1999 004 0919 (AFL).

³⁴⁹ *Idem*.

³⁵⁰ 1997 004 6299 (AFL).

Malgré tout, le 29 mai, jour du départ, l'enthousiasme était présent. Pourtant, de nombreux problèmes techniques subsistaient : le *Normandie* était en réalité loin d'être achevé, et les rapports de voyage de sa première saison témoignent du manque flagrant de finition. Par exemple, le navire partit alors que le « Café-grill » était encore en travaux³⁵¹. Plus encore, la compagnie espérait beaucoup du feuilleton créé autour de la « conquête du Ruban bleu³⁵² », mais le jour du départ fut marqué par un problème technique de grande ampleur : quelques heures avant le départ, le navire était paralysé, laissant craindre le pire à Henri Cangardel :

« J'appréhende un sabotage de dernière minute, surtout quand le chef-mécanicien Hazard m'apparaît préoccupé à l'extrême. Il n'arrive pas à déceler l'origine de la panne qui, si elle se prolonge, peut empêcher le départ. Enfin, la lumière revient, après plus d'une heure d'inquiétude. [...] Cet arrêt général des génératrices du courant continu venait de l'extrême sensibilité des dispositifs automatiques de protection lorsque, pour une cause quelconque, une anomalie de fonctionnement se produisait. Cette situation fut modifiée plus tard mais elle provoqua chez moi une réelle émotion le 29 mai 1935³⁵³. »

Le départ eut finalement lieu dans de bonnes conditions, et la traversée fut une succession d'événements sagement préparés. Il s'agissait souvent de faire la promotion de la culture française. Ainsi, dès le 30 mai, le film de Sacha Guitry *Pasteur* était diffusé en avant-première dans le grand théâtre du navire. De façon générale, de nombreux artistes s'y trouvaient pour des représentations sous la direction de Robert Trébor, comédiens renommés, ainsi que musiciens comme les duettistes Pills et Tabet³⁵⁴. C'est ainsi que la revue *Comoedia*, dont le directeur participait à la traversée, titra le 1^{er} juin suivant : « *Normandie*, ambassadeur du cinéma français³⁵⁵ ».

La mise en scène du voyage avait débuté dès le jour du départ avec de nouveaux radioreportages, commencés avant même que le *Normandie* ne quitte le Havre, comme en témoigne le programme d'une note interne :

« De 15 h à 17 h 30, radioreportage par la presse française du départ du paquebot *Normandie* pour sa première traversée océane. Les reporters

³⁵¹ 1997 004 5115 (AFL).

³⁵² Voir 2.133.

³⁵³ CANGARDEL, H., *op. cit.*, p. 270.

³⁵⁴ 1999 004 0919 (AFL).

³⁵⁵ 1997 004 6299 (AFL).

seront M.M. Carlos Larronde à bord du navire, M. Dehorter à la Gare Maritime, M. Chaveria à l'extrémité de la jetée du départ³⁵⁶. »

Le plus important était toutefois à venir, la presse écrite étant omniprésente à bord. *Paris Soir* se démarqua par l'ampleur de son dispositif, des articles reçus par télégraphie-sans-fil devant faire sa Une chaque jour durant la traversée. Ceux-ci proposaient le récit du voyage sous différents points de vue. Claude Farrère, académicien féru de marine, racontait ainsi la traversée dans un langage particulièrement lettré. Sa prose était accompagnée de celle du jeune Roger Echegut, Alsacien âgé de 14 ans, choisi pour représenter la jeunesse à bord du paquebot. En termes enfantins très policés, il partageait son expérience, s'enthousiasmant des activités qui lui étaient proposés tout en rappelant comme de juste que sa famille lui manquait fort³⁵⁷.

Blaise Cendrars, pour sa part, fournissait également des articles à ce quotidien, racontant la vie dans les profondeurs du navire. L'un d'entre eux, surtout, passa à la postérité : « Dans les flancs du bon colosse, j'ai vu battre son cœur », dans lequel il se prenait à passer lui-même pour un mécanicien clandestin, racontant leur activité :

« J'ai vu tourner les arbres d'hélices qui pèsent trente tonnes et dont le jeu est réglé à deux dixièmes de millimètres. Je viens de passer ma première nuit de quart dans les chambres de chauffe. J'ai suivi la circulation du mazout, des soutes jusqu'aux trente chaudières, où il se déverse en un torrent de feu. [...] Je débouchais dans la salle des dynamos bruissante, ronflante et toute remplie d'un rythme continu, qui est le seul témoignage de la Force invisible, car nulle part on ne voit tourner une roue ni travailler une bielle, et ce bourdonnement [...] est le seul témoignage d'une puissance de 160 000 chevaux qui anime ce navire de 79 000 tonnes, le pousse et jette cette masse en avant à la vitesse de près de 60 kilomètres à l'heure sur la route de New-York à la conquête du Ruban bleu³⁵⁸. »

Ce Ruban bleu était étrangement peu mentionné dans les articles publiés durant le voyage par ces journaux très proches des événements. La compagnie évitait en effet d'évoquer le sujet tant que la victoire n'était pas totalement assurée, et il semble que la presse ait également accepté ce mot d'ordre. Les sujets de réjouissances

³⁵⁶ 1997 004 6295 (AFL).

³⁵⁷ 1997 004 6299 (AFL).

³⁵⁸ *Idem*.

ne manquaient de toute façon pas, et des radioreportages diffusés depuis le navire étaient prévus pour chaque soir, comme en témoigne le programme médiatique établi par la compagnie :

« Émissions du 29, 30, 31 mai et du 1^{er} juin faites à bord de *Normandie* : radiodiffusions directes du poste d'émission du paquebot *Normandie* au cours de sa première traversée océane. Émissions organisées par l'Intransigeant sous la direction de Jean Antoine. Au cours de ces émissions, nous comptons faire entendre les personnalités et artistes embarqués à bord : M. Claude Farrère, Mme Colette, Mr. Sacha Guitry, M. Lugne Poë, Melle Arletty, Melle Jacqueline Delubac ne refuseront certainement pas leur concours³⁵⁹. Ces émissions auront lieu chaque soir de 20 h à 20 h 30, heure française d'été³⁶⁰. »

Tout était donc fait pour que, depuis la terre ferme, l'expérience de la traversée soit partagée au maximum, avec un dispositif qui n'est pas sans faire écho à celui des grandes chaînes d'information en continu actuelles. Malheureusement pour la compagnie, ce dispositif fit également mettre en lumière le gros problème de vibrations que connaissait le tiers arrière du navire quand la vitesse devenait trop importante. Madeleine Jacob, pour *L'Œuvre*, s'étendit ainsi sur le sujet :

« Trois minutes aux touristes. Pas plus de trois minutes. Je n'ai pas eu le courage d'insister. Tout tremble très fort. [...] La cabine que j'ai visitée est une cabine en folie. Les verres et la carafe, le lavabo, le lit, font des efforts désespérés. Un ingénieur passe et dit que tout va s'arranger³⁶¹. »

De même, le journal *D'Artagnan n'a peur ni des mots ni des gens* publia « La vérité sur le premier voyage de *Normandie* », tout aussi corrosif :

« Il convient de dire, puisqu'il ne sert à rien de cacher la vérité, que le tiers arrière du navire est entièrement inhabitable par suite de l'intensité des vibrations. [...] La violence des trépidations de ce dernier tiers est telle qu'aucun des deux appartements de super-luxe n'a pu être occupé, que les cabines à balcon, qui sont pourtant de pures merveilles de clarté et de confort, ont été rendues insupportables à leurs occupants [...] et que les malheureux passagers de la classe touriste et de la troisième classe, situées encore plus en

³⁵⁹ En réalité, Sacha Guitry, Arletty et Jacqueline Delubac ne figurent pas sur la liste des passagers.

³⁶⁰ 1997 004 6295 (AFL).

³⁶¹ 1997 004 6299 (AFL).

arrière et tout à fait au-dessus des hélices, ont débarqué dans un état de fatigue nerveuse indicible. On assure que le placement d'épontilles permettra de remédier à ce très grave inconvénient. Nous voulons l'espérer mais nous le croyons difficilement³⁶². »

Il n'est pas étonnant, de fait, que la résolution des vibrations ait été la priorité de la compagnie, d'autant plus forte que la presse britannique s'empressait de sauter sur l'occasion pour décrédibiliser le navire, voué à entrer en concurrence avec le *Queen Mary* déjà annoncé. Le thème est ainsi récurrent dans les rapports de voyage de 1935, avant que le souci ne soit totalement résolu avant le début de la saison de 1936³⁶³.

Pour l'heure, néanmoins, la compagnie avait une autre priorité : faire en sorte que les quelques jours passés par le *Normandie* à New York fassent impression. L'arrivée à New York d'un paquebot était toujours l'occasion de festivités portuaires, les bateaux-pompes tirant des salves de leur canon à eau tandis que les sirènes vrombissaient. La foule était souvent présente en nombre et, dans le cas de l'arrivée du *Normandie*, le dispositif était particulièrement ambitieux. Le sommet de la rencontre entre les cultures française et américaine se produisit lorsque le paquebot fut accueilli dans le port par une effigie gonflable géante de Mickey Mouse, immortalisée par plusieurs photographies.

Les foules se pressaient, parfois de loin, pour voir le navire, et le journal français *L'Auto* se targua d'un entrefilet au sujet du légendaire joueur de base-ball Babe Ruth, connu pour sa forte personnalité, qui avait démissionné de son équipe pour pouvoir voir le navire³⁶⁴ ...

Le soir même de l'arrivée, le 3 juin, un grand repas fut donné sous l'égide du maire de New York, Fiorello La Guardia ; Marguerite Lebrun, William Bertrand, Marcel Olivier et Henri Cangardel étaient au nombre des invités d'honneur. Mais c'est surtout à partir du lendemain que se succédèrent des festivités savamment préparées, dont le programme a été conservé³⁶⁵. Durant la plus grande partie de l'escale, le navire devait

³⁶² 1997 004 6348 (AFL).

³⁶³ 1997 004 5115 (AFL).

³⁶⁴ 1997 004 6299 (AFL).

³⁶⁵ 1997 004 6295 (AFL).

rester ouvert au public et accueillir de très nombreux visiteurs. Ceci ne fut pas sans légers désagréments, *L'Information* du 6 juin ironisant sur les nombreux menus larcins des visiteurs : « en une journée, les « chasseurs de souvenirs » ont déjà, en passant, raflé cinq cents cendriers et trois cents petites cuillers. [...] Si on arrive aux chiffres de mille cendriers et cinq cents couverts, nous pourrions dire que notre succès est inouï³⁶⁶ ! »

Le navire était également théâtre d'événements : des messes y furent organisées, ainsi que des grands dîners mondains et des bals. Le 4 juin au soir, une « présentation continue de films documentaires et de propagande touristique » était organisée dans le grand théâtre, tandis que dans un autre salon défilait des mannequins parisiens³⁶⁷. Dans les jours qui suivirent, le théâtre et le grand salon du navire furent encore le lieu de plusieurs représentations artistiques organisées par Robert Trébor, mettant en scène les différents artistes qui avaient voyagé à bord³⁶⁸. L'objectif était réellement de profiter de l'escale du navire pour proposer au public américain un échantillon de la culture française, et vendre l'image du pays... tout en rentabilisant en partie le navire durant ce temps mort. Du reste, pour assurer le succès de l'opération, un déjeuner fut organisé le 5 juin pour accueillir à bord un maximum de journalistes³⁶⁹.

Enfin, le voyage revêtait également le caractère d'une visite officielle : Marguerite Lebrun et William Bertrand devaient en effet représenter le pouvoir français. Dans le cas du ministre, la chose était ironique : le 1^{er} juin, le ministère Flandin était tombé, et Bertrand avait appris par radio qu'un nouveau gouvernement, dirigé par Fernand Bouisson, avait vu le jour. Dès le 4, cependant, le gouvernement tombait et était remplacé par un cabinet mené par Pierre Laval, dont Bertrand était toujours absent, le Ministère de la Marine Marchande étant aux mains de Marius Roustan, que Cangardel et Olivier félicitèrent par T.S.F. peu avant leur arrivée en France³⁷⁰. Néanmoins, la revue *Comoedia* se lamentait de cet état de fait, écrivant le

³⁶⁶ 1997 004 6299 (AFL).

³⁶⁷ 1997 004 6295 (AFL).

³⁶⁸ *Idem.*

³⁶⁹ *Idem.*

³⁷⁰ 1997 004 6298 (AFL).

14 juin : « Marius Roustan, passé à la marine, était très bien à l'éducation, et chasser William Bertrand de son poste était injuste alors qu'on lui doit la victoire du *Normandie*³⁷¹ ». Finalement, Bertrand reprenait son poste dès le 17 juin. Entre-temps, *Commentaires* avait eu le temps d'ironiser sur cette grande instabilité : le *Normandie*, navire le plus rapide du monde, a remporté le Ruban bleu. Le temps qu'il ait fait un aller-retour à New York, la France avait connu trois gouvernements : quel ruban devait donc orner le Palais Bourbon³⁷² ?

C'est donc avec un ministre – temporairement – déchu que la France effectuait sa mission diplomatique. Le 5 juin, ils furent ainsi invités à visiter Mount-Vernon, propriété historique de George Washington ; après quoi, le 6 juin, étaient prévues une visite rendue par Mme Lebrun à Mme Roosevelt, mère du président ; puis une réception de l'Institut Français et de la Chambre de Commerce, puis une visite à Mme Cornelius Vanderbilt, et, enfin, un dîner mondain organisé à l'Hôtel Waldorf-Astoria³⁷³.

Le jeune représentant de *Paris Soir*, Roger Echegut, eut également l'occasion de rencontrer le président Roosevelt, en compagnie d'un jeune scout américain, Peter Dundan, qui devait l'accompagner durant le voyage retour pour, ensuite, visiter la France. Cet échange ne fut d'ailleurs pas du goût de *L'Humanité* qui titra le 12 juin : « Un enfant américain sera le prétexte d'une manifestation de chauvinisme et de publicité » :

« Catholique, comme Robert (sic) Echegut, il sera reçu à la gare Saint-Lazare par les diverses associations de boys-scouts. C'est sous ce singulier patronage que le jeune Américain visitera Paris et les environs. On peut être sûr qu'il ne rendra pas visite aux gosses des quartiers ouvriers ou de la banlieue rouge. [...] Il verra, tout comme Robert (sic) Echegut l'a fait à New York, la façade brillante de la capitale. Mais il n'aura, comme lui, aucun aperçu de la situation misérable de millions de gosses qui, au pays de l'ancienne prospérité comme en France, souffrent de la faim [...]»³⁷⁴.

En dépit de ces critiques, l'opération était dans l'ensemble un succès : durant le voyage de retour, Cangardel et Olivier consacrèrent une partie de leur temps à

³⁷¹ 1997 004 6299 (AFL).

³⁷² *Idem*.

³⁷³ 1997 004 6295 (AFL).

³⁷⁴ 1997 004 6299 (AFL).

expédier de nombreux télégrammes officiels de remerciement³⁷⁵. La traversée avait été une opération commerciale et diplomatique rondement menée, dont l'ampleur dépassa largement les autres voyages de ce type. En matière de navigation, la France, contrairement au Royaume-Uni, devait faire ses preuves, et le voyage inaugural du *Normandie* ne pouvait seulement être une traversée classique : il devait également s'agir d'une véritable démonstration de force.

Par ailleurs, l'omniprésence des personnalités du spectacle marque une nette évolution : en 1912, à bord du *Titanic*, les passagers eux-mêmes étaient en représentation. Si ce caractère n'avait pas totalement disparu, désormais, les voyageurs désiraient être divertis, en témoigne le rôle central du grand théâtre/cinéma du navire.

Cela était conséquence d'évolutions progressives des années 1910/1920, qui touchaient de nombreux secteurs et se doivent d'être étudiées.

3.23 Évoluer avec le temps

Le passage du temps fut, durant toute la période étudiée, le principal danger menaçant la pérennité des navires. Un paquebot est en effet destiné à durer en moyenne 25 années, durant lesquelles la société évolue. Il pouvait donc aisément apparaître de nouveaux besoins, obligeant les navires à se transformer ou à perdre leur clientèle.

Ainsi, le début du XX^e siècle vit l'arrivée d'une demande croissante en matière de divertissements, les navires adoptant progressivement piscines, pistes de danse et cinémas. Plus encore, la période vit une profonde transformation dans la façon d'envisager les enfants à bord : longtemps perçus, notamment par les compagnies britanniques, comme des nuisances dont il était inutile de s'occuper, ils furent peu à peu pris en charge de manière à en délester les parents et améliorer leur perception de la traversée. De la même manière, l'hygiène fut longtemps considérée comme secondaire et il n'était pas inhabituel, en 1910, pour un passager fortuné de ne pas avoir de sanitaires dans sa cabine. Vingt années plus tard, en revanche, la chose était devenue manifestement impensable.

³⁷⁵ 1997 004 6298 (AFL).

Parallèlement, la période vit également émerger de nouvelles sortes de passagers au sein des classes moyennes, qui, peu à peu, donnèrent naissance à la classe « touriste » et, surtout, aux navires dits de « classe cabine ».

3.231 Un besoin constant de modernisation pour rester compétitifs

La diversification des divertissements offerts à bord des navires durant la période étudiée est sans conteste un point central pour saisir l'évolution sociale en marche. À la fin du XIX^e siècle, les principaux types de divertissements offerts à bord des transatlantiques étaient composés de salons de conversation, des activités relatives à la nourriture et à la boisson et aux jeux de table et de pont. Un élément incontournable du bord était la bibliothèque, la lecture étant un passe-temps particulièrement prisé à bord.

Une description du *Teutonic*, en 1889, montre ainsi ce qui était considéré pour l'époque comme révolutionnaire :

« Près de l'entrée principale, sur le pont promenade, se trouve la bibliothèque, contenant des étagères remplies d'une collection soignée des travaux publiés les mieux sélectionnés. [...] Tous les dispositifs et le mobilier qui pouvaient ajouter au confort et au luxe des usagers ont été apportés. Des chaises tournantes qui, tout en invitant au repos et à la détente, occupent un espace réduit, se trouvent ici accompagnées de tables d'écriture individuelles³⁷⁶. »

Un dernier dispositif déjà présent à l'époque et voué à se retrouver sur tous les navires était l'incontournable salon du barbier, nécessaire sur un navire devant être en mer pour une semaine ou plus. L'*Oceanic* (II) de 1899, qui avait alors la réputation d'être un véritable « yacht impérial » ne fournissait guère plus de types de divertissements. Une brochure de 1907 montre qu'à cette époque encore, les bibliothèques étaient les principaux lieux de divertissement :

« Pour commencer, la bibliothèque, qui se trouve sur le pont promenade, mesure 53 pieds de long sur 40 de large. [...] Petite merveille,

³⁷⁶ « *White Star Line Steamship Teutonic* », *Ocean: Magazine of Travel*, Vol. III, n°2, septembre 1889, p. 41 ; consulté sur le site des archives Gjenwick Gjonvick : <http://www.gjenwick.com/SteamshipLines/WhiteStarLine/1889-Teutonic-ShipHistory.html>

cette bibliothèque de l'*Oceanic* est un lieu très apprécié. [...] Le *Majestic* et le *Teutonic* sont tous deux des répliques, quoi que sans sa taille immense, de l'*Oceanic*, et ils égalent ce navire par leur confort et leur luxe. Le premier a été récemment rénové, sa bibliothèque ayant été agrandie³⁷⁷. »

Le lieu de lecture restait donc encore très prisé, les bibliothèques des navires de la compagnie étant particulièrement mises en exergue dans cette brochure. La même année, le *Lusitania* et le *Mauretania* de la Cunard comportaient un « salon d'écriture et bibliothèque » très spacieux, quoique dépassé en taille par l'habituel grand salon qui servait également ici, chose nouvelle, de « salle de musique³⁷⁸ ».

Dans les années 1880 et 1890, pour sa part, la Compagnie générale transatlantique se contentait de proposer à bord de ses principaux navires des salons de conversation et fumoirs aux passagers de première classe, comme en témoignent les plans de *La Gascogne*³⁷⁹. En 1900, *La Lorraine* présentait pour sa part une nette évolution avec un plus vaste « salon de conversation » doublé d'un salon de lecture³⁸⁰. En 1912, enfin, le *France* était pourvu d'un grand « salon de conversation et de lecture » auquel était adjointe une petite bibliothèque³⁸¹.

La composition de celle-ci en avril 1912 est bien connue, un catalogue destiné aux passagers étant conservé dans les archives de l'Association French Lines. Il est divisé en plusieurs parties, la principale regroupant les ouvrages en Français. Les grands classiques du XIX^e siècle y sont présents en nombre : les ouvrages de Balzac, Dumas et Hugo s'y trouvent en abondance, Zola étant pour sa part moins présent. L'ensemble était fortement représentatif de la littérature française de l'époque, tant populaire qu'élitiste, et contenait également quelques traductions étrangères comme *Le Livre de la Jungle* de Kipling ou encore *La Guerre des mondes* d'H.G. Wells. Plusieurs volumes pour enfants étaient également fournis, des livres d'éveil (*Mon ABC*, *Nos amis de la ferme*) mais également toute une collection issue de la « Bibliothèque rose », dominée notamment par les classiques de la Comtesse de Ségur. Une page du

³⁷⁷ « *White Star Line First Class Accommodation – 1907* », brochure retranscrite sur le site des archives Gjenwick Gjonvick : <http://www.gjenwick.com/HistoricalBrochures/WhiteStarLine/WSLServices/1907/FirstClassAccommodations.html>

³⁷⁸ WARREN, M.D., *Lusitania*, op. cit.

³⁷⁹ 1997 004 5847 (AFL).

³⁸⁰ 1997 004 5842 (AFL).

³⁸¹ 1997 004 5858 (AFL).

catalogue concernait les volumes en Anglais, avec notamment des ouvrages de Dickens et Twain, mais également quelques traductions de Dumas. Enfin, la bibliothèque disposait d'une cinquantaine d'ouvrages en Espagnol, ainsi que de partitions de musique en libre-service. La bibliothèque était également un outil au service de la promotion du président de la Transat, Jules Charles-Roux, dont plusieurs ouvrages étaient à disposition du public³⁸²...

Néanmoins, la place de ce genre d'installation était en diminution à l'époque. Ainsi, le *Titanic* et l'*Olympic* disposaient bien d'un salon de lecture et de correspondance, et une bibliothèque trônait au centre de son grand salon, mais ni l'un ni l'autre n'étaient au cœur de la promotion du navire³⁸³. De surcroît, on a déjà évoqué dans la partie consacrée au voyage inaugural du *Titanic*³⁸⁴ la manière dont son architecte, Thomas Andrews, avait suggéré au président de la compagnie de faire réduire la pièce pour installer à la place des cabines³⁸⁵. Le navire avait, d'ores et déjà, de nouveaux atouts.



Salon de lecture et de correspondance de l'*Olympic*, en 1911.

(Wikimedia Commons, domaine public)

³⁸² 1999 004 0815 (AFL).

³⁸³ *The Shipbuilder, op. cit.*

³⁸⁴ Voir 3.221.

³⁸⁵ USI, p. 946-947.

En 1907, le *Lusitania* et le *Mauretania* marquaient une certaine fin de règne : ils étaient, certes, particulièrement bien décorés et leur vitesse était un grand atout, mais, comme en témoignent leurs plans d'époque, ils ne proposaient pas une grande diversité d'activités³⁸⁶. En cela, ils ne représentaient pas un changement radical par rapport à ce qui était proposé sur les navires du début de la période étudiée. La même année, pourtant, apparut l'*Adriatic*, de la White Star Line. Celui-ci proposait, outre les installations habituelles, plusieurs grandes innovations. L'*Adriatic* fut en effet le premier paquebot à comporter une piscine et des bains turcs³⁸⁷. Si les piscines devinrent une installation courante sur les paquebots, les bains turcs ne connurent pas toujours un grand succès ; en ce début de XX^e siècle, ils s'inscrivaient néanmoins dans le contexte d'une fascination pour l'Orient, adjointe à la croyance dans les vertus thérapeutiques de ce genre de dispositif. Ainsi, à bord de l'*Olympic* et du *Titanic*, les bains turcs contenaient une chaise de pesée, qui devait confirmer la croyance selon laquelle ces bains de vapeur étaient bons pour traiter le surpoids en permettant aux passagers de se peser avant, et après³⁸⁸. Ces navires étaient également pourvus de dispositifs modernes, des bains électriques, sortes d'étuves produisant de la vapeur autour du passager. Il semble néanmoins que le dispositif n'ait pas eu le succès escompté car, si l'*Olympic* en contenait deux, le *Titanic*, arrivé moins d'un an après, n'en contenait déjà plus qu'un³⁸⁹.

Le sport et les soins du corps étaient d'ailleurs à l'époque en plein essor : les deux jumeaux de la White Star Line avaient ainsi à leur bord un gymnase, proposant avirons, punching-balls, vélos fixes, ainsi que les plus curieux chevaux et chameaux électriques, le tout animé par un professeur³⁹⁰ ; et ils disposaient également d'un court de squash³⁹¹. À la même période, le *France* disposait pour sa part d'une « salle de mécanothérapie » qui remplissait une fonction similaire et était également bien pourvue en appareils³⁹². La compagnie française se fit progressivement une spécialité

³⁸⁶ WARREN, M.D., *Lusitania*, *op. cit.*

³⁸⁷ DE KERBRECH, *Ships of the White Star Line*, *op. cit.*, p. 127-129.

³⁸⁸ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2, p. 422.

³⁸⁹ *Idem*, p. 423.

³⁹⁰ *Idem*, p. 204-210.

³⁹¹ *Idem*, p. 438-439.

³⁹² 1997 004 5858 (AFL).

en la matière : en 1921, le *Paris* comportait également une salle de ce type de taille très appréciable³⁹³. En 1927, surtout, l'*Île-de-France* disposait d'une salle des sports particulièrement bien pourvue : outre les appareils de musculation classiques, l'endroit, assez vaste, disposait d'un ring de boxe amovible, ainsi que d'un stand de tir³⁹⁴.

En 1935, sur le *Normandie*, une « salle de mécanothérapie » fut également installée, ainsi qu'un court de tennis aux dimensions réglementaires, sur le pont supérieur, et, non loin, un lieu d'où il était possible de faire du tir sur cibles mouvantes projetées vers l'océan. Mais cela n'était semble-t-il pas suffisant pour les constructeurs qui se rendirent compte, fin 1934, qu'aucun local n'avait été prévu pour aménager un stand de tir intérieur. Une cote d'archive contenant la correspondance relative à cet aménagement montre de manière frappante comment cette installation fut ajoutée dans l'urgence la plus totale. Moins de six mois avant la mise en service du navire, le commissaire Villar et le commandant Pugnet écrivirent à la compagnie pour signaler cette absence de stand de tir, et indiquer qu'un local pouvait se révéler approprié. Alors que le voyage inaugural était prévu le 29 mai, le choix des fournisseurs fut arrêté le 11 février, et le matériel ne parvint au navire que pour un montage à la fin du mois d'avril, quelques jours seulement avant que le navire ne prenne la mer pour ses essais. Les armes et accessoires furent, d'ailleurs, directement livrés au Havre pour être prêts pour le départ³⁹⁵. Alors que les lieux sportifs n'étaient apparus à bord des navires qu'une trentaine d'années plus tôt, ils étaient désormais incontournables, même si très spécialisés.

Du point de vue des divertissements organisés, ceux-ci furent longtemps réduits. Comme on l'a vu dans le cas de la traversée inaugurale du *Titanic*, le principal atout en la matière fut longtemps l'orchestre du bord. Si, dans les années 1910, la danse n'était pas à l'ordre du jour, elle se popularisa progressivement dans les années 1920. Ainsi, à bord de l'*Olympic*, la salle de réception où se prenait le café d'après-dîner devint également un lieu de danse improvisé ; après quoi, durant une refonte de 1927/1928, une piste de danse fut installée dans le grand salon³⁹⁶. L'année suivante, la

³⁹³ 1997 004 5883 (AFL).

³⁹⁴ 1997 004 6409 (AFL).

³⁹⁵ 1997 004 6953 (AFL).

³⁹⁶ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op.cit.*, p. 120.

salle à manger reçut sa propre piste, permettant aux passagers de danser entre les différents services³⁹⁷.

De la même manière, de tels lieux tendirent à se généraliser sur tous les navires, même lorsque c'était de façon informelle ; y compris dans les classes inférieures. À partir des années 1920, les plans des navires de la Transat mentionnaient souvent des « Fumoirs dancing », notamment dans les classes inférieures³⁹⁸. Progressivement, la vie nocturne s'empara des navires, notamment français, où l'alcool était réputé. Les rapports du « service de nuit » du *Normandie* sont en cela éloquents, mentionnant maints passagers en état de forte ébriété, certains en tenue indécente dans les salons, et d'autres se rendant coupables de tapage nocturne³⁹⁹...

Autre divertissement de choix, le cinéma s'imposa peu à peu sur les navires, de même que les spectacles. Comme la danse, ces activités vinrent d'abord se greffer dans des lieux qui n'avaient pas été conçus pour. Lors de sa refonte de 1928/1929, le salon de première classe de l'*Olympic* fut ainsi équipé d'un projecteur, de même que la bibliothèque de deuxième classe⁴⁰⁰.

Cependant, la France se révéla être en avant-garde en la matière : le salon de l'*Île-de-France* était ainsi conçu avec une scène, permettant notamment aux passagers célèbres d'y entrer en représentation⁴⁰¹. En la matière, le *Normandie* poussa plus loin la démarche, en proposant un véritable « grand théâtre » pouvant également servir de cinéma, lieu exclusivement consacré à ce genre de spectacle, quoique le grand salon ait également eu cet usage, par exemple lors de représentations d'acrobatie. À partir des années 1930, ce genre de divertissement était en effet devenu incontournable, et un navire qui n'en proposait pas aurait été bien mal perçu. Du reste, les rapports de voyage du *Normandie* firent souvent mention, dans la partie rédigée par le commissaire de bord, du degré d'appréciation des différents films diffusés. Il apparut vite, d'ailleurs, que si le navire avait pour vocation de permettre une plus grande

³⁹⁷ *Idem*, p. 119.

³⁹⁸ 1997 004 5883 et 1997 004 6409 (AFL), par exemple.

³⁹⁹ 1999 004 0916 (AFL).

⁴⁰⁰ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op.cit.*, p. 120.

⁴⁰¹ 1997 004 5824 (AFL).

influence du cinéma français, ces films ne rencontraient que peu de succès, contrairement aux films américains, très appréciés⁴⁰².

Les navires accueillirent également très progressivement des commerces, chose qui ne semblait pas évidente au premier abord. Ici encore, la compagnie française sentit avant ses concurrentes l'intérêt à miser sur ce secteur lié au luxe. Ainsi, en 1912, le commerce sur les paquebots britanniques se limitait aux vendeurs à la sauvette embarqués lors des escales, mais surtout à la boutique du barbier : le cas du *Titanic* est relativement connu, avec une boutique peu spacieuse, fournissant surtout de petits accessoires et des souvenirs (fanions, cartes postales), les stocks variant selon les modes⁴⁰³.

À la même époque, le *France* disposait, en plus de sa boutique de barbier, d'un magasin de fleuriste⁴⁰⁴. Les plans initiaux du *Paris*, lors de sa mise en service en 1921, font également état de la présence d'un tel commerce⁴⁰⁵. Dans les années 1930, les commerces se densifièrent. Un plan de l'*Île-de-France* en 1933 marque ainsi un nouveau pas avec la présence d'un véritable magasin installé dans le hall de première classe, et pourvu d'une vitrine : le « Magasin du Louvre⁴⁰⁶ ».

À la même époque, quelques locaux du *Paris* étaient réaménagés : près du hall apparaissait l'enseigne « Au Bon Marché », tandis que le local qui avait abrité le fleuriste au début de son service était agrandi pour accueillir une agence de la Banque de Saint-Phialle⁴⁰⁷. Les accords avec le Bon Marché durent se perpétuer puisque le *Normandie* fut, en 1935, pourvu de sa propre boutique, le commissaire de bord ayant la charge de relever dans les rapports de voyage tous les incidents qui y étaient relatifs⁴⁰⁸.

La question des enfants à bord, notamment en première classe était également posée. Au sein de l'élite, il était souvent considéré au début du XX^e siècle que les

⁴⁰² 1997 004 5115 et 1997 004 5116 (AFL).

⁴⁰³ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2, p. 332.

⁴⁰⁴ 1997 004 5858 (AFL).

⁴⁰⁵ 1997 004 5879 (AFL).

⁴⁰⁶ 1997 004 6409 (AFL).

⁴⁰⁷ 1997 004 5883 (AFL).

⁴⁰⁸ 1997 004 5115 et 1997 004 5116 (AFL).

domestiques personnels des passagers seraient les plus aptes à s'en occuper. Pendant longtemps, les enfants de passagers furent surtout considérés comme une nuisance : moins la compagnie en entendait parler, mieux les choses avaient dû se passer.

La Compagnie générale transatlantique se révéla néanmoins jouer un rôle précurseur en la matière. Ainsi, *La Lorraine* et *La Savoie*, en 1900/1901, proposèrent une salle à manger spécialement consacrée aux enfants, à une époque où son entrepont ne comportait aucune salle à manger⁴⁰⁹. L'avantage pour la compagnie était évident : les passagers n'auraient pas à s'occuper de leur progéniture durant les repas, et celle-ci n'incommoderait pas le reste de la clientèle.

La Cunard Line reprit ce modèle, les plans du *Lusitania* et du *Mauretania* montrant la présence d'une « salle à manger des enfants et nurserie » qui leur était spécialement réservée⁴¹⁰. À l'inverse, *l'Olympic* et le *Titanic* n'étaient pourvus d'aucun espace consacré aux enfants, tant pour la nourriture que pour leur divertissement⁴¹¹. Néanmoins, la compagnie avait conscience de leur caractère potentiellement gênant, puisque les enfants n'étaient acceptés dans la salle à manger que si celle-ci disposait d'assez de place. Dans le cas contraire, ils devaient être pris en charge dans leur cabine⁴¹². La White Star Line prit vraisemblablement conscience du problème : lorsque le troisième navire de la série (le *Britannic*) fut mis en construction, un nouveau local fut ajouté afin de servir de salle de jeux pour enfants⁴¹³.

En la matière, néanmoins, la Transat prit une avance considérable : le *France*, le *Paris* et *l'Île-de-France* présentaient tous trois une salle à manger pour enfants, ainsi qu'une salle de jeux très équipée, pourvue notamment d'un théâtre de guignol⁴¹⁴. Le *Normandie* fut également très travaillé en la matière, la classe touriste disposant également d'une telle pièce. La salle à manger des enfants de première classe était par ailleurs soigneusement décorée par Jean de Brunhoff, auteur de *Babar*, dont les éléphants étaient représentés le long des murs : sa série, initiée en 1931, connaissait alors un grand succès⁴¹⁵.

⁴⁰⁹ 1997 004 5842 (AFL).

⁴¹⁰ WARREN, M.D., *Lusitania*, op. cit.

⁴¹¹ *The Shipbuilder*.

⁴¹² BEVERIDGE, B., op. cit., t. 2, p. 177.

⁴¹³ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, op.cit., p. 230.

⁴¹⁴ 1997 004 5858, 1997 004 6409 et 1997 004 5883 (AFL).

⁴¹⁵ 1997 004 6954 (AFL).

Comme en ce qui concernait la religion à bord, la Compagnie générale transatlantique se montrait donc très en avance en ce qui concernait les secteurs des divertissements, des sports, du commerce et des enfants : tous ces atouts devaient lui permettre de séduire une clientèle qui, contrairement à celle des compagnies britanniques, ne lui était pas acquise par nature.

Il reste encore un point, au sujet duquel toutes les compagnies durent évoluer durant les années 1910 et 1920, la question de l'hygiène à bord. La thématique de l'évolution de l'hygiène dans le monde a fait l'objet de travaux⁴¹⁶ ; elle se retrouve à bord des navires à une période où la société évoluait rapidement sur cette question. La question de la gestion de l'hygiène dans l'entrepont, puis en troisième classe, a déjà été évoquée dans les parties traitant de l'émigration⁴¹⁷ ; il convient ici de s'interroger sur les prestations qui étaient offertes à l'élite des passagers.

En 1871, l'*Oceanic*, premier navire de la White Star Line depuis sa reprise par Thomas Ismay, s'était attiré la réputation de « yacht impérial » : parmi ses nombreuses nouveautés, il proposait à ses passagers les plus fortunés des baignoires communes⁴¹⁸. En 1889, la brochure présentant le *Teutonic* de la White Star mentionnait « un bain pour les femmes » de troisième classe, des salles de bains (communes) en deuxième classe, et mentionnait que les cabines les plus luxueuses du navire disposaient d'ores et déjà de salles de bains privées⁴¹⁹. En 1907, la situation n'avait guère changé : la brochure de la White Star décrivant l'*Oceanic*, le *Teutonic*, le *Majestic* et les trois premiers des *Big Four* présentait encore les salles de bains comme l'apanage des meilleures cabines de première classe⁴²⁰.

La même année, les plans du *Lusitania* et du *Mauretania* témoignent que la Cunard n'accordait pas plus d'attention en la matière : à l'exception d'une dizaine de suites, la plupart des cabines de première classe ne disposaient que de WC et bains

⁴¹⁶ VIGARELLO, G. *Le propre et le sale*, Paris, Seuil, 1985.

⁴¹⁷ Voir notamment 3.12.

⁴¹⁸ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 11.

⁴¹⁹ « *White Star Line Steamship Teutonic* », *Ocean: Magazine of Travel*, Vol. III, n°2, septembre 1889, p. 41 ; consulté sur le site des archives Gjenvick Gjonvick :

<http://www.gjenvick.com/SteamshipLines/WhiteStarLine/1889-Teutonic-ShipHistory.html>

⁴²⁰ « *White Star Line First Class Accommodation – 1907* », brochure retranscrite sur le site des archives Gjenvick Gjonvick :

<http://www.gjenvick.com/HistoricalBrochures/WhiteStarLine/WSLServices/1907/FirstClassAccommodations.html>

communs⁴²¹. La « Transat » n'était guère plus avancée : les plans de *La Lorraine* ne font figurer qu'une dizaine de cabines estampillées « luxe » disposant de WC et salles de bains privatives⁴²².

En 1912, les choses montraient une nette évolution : le *France* comportait désormais 51 cabines disposant de toilettes et baignoires⁴²³. La même année, l'*Olympic* et le *Titanic* disposaient d'un nombre avoisinant : après refonte en 1913, l'*Olympic* s'en vit ajouter encore quelques-unes pour arriver à un total d'environ cinquante cabines à salles de bains privées en tout⁴²⁴. Des passagers fortunés pouvaient donc tout à fait accepter des cabines proposant encore des sanitaires communs. Ainsi, lors de la traversée inaugurale du *Titanic*, Lord et Lady Duff Gordon, nobles britanniques, occupaient tous deux de petites cabines jumelles qui ne disposaient d'aucun type de sanitaires, ce qui n'empêcha pas Lucy Duff Gordon de s'enthousiasmer pour la somptuosité de son logement. De façon générale, ces sanitaires communs étaient l'objet d'une grande attention : des stewards y étaient affectés, les nettoyaient plusieurs fois par jour et avaient la tâche de préparer les bains sur demande. Qui plus est, en 1912 encore, les bains étaient loin d'être une pratique quotidienne. Dans l'ensemble, donc, le *Titanic*, l'*Olympic* ou encore le *France* offraient au tout début des années 1910 un confort équivalent aux grands hôtels terrestres⁴²⁵.

Néanmoins, les choses étaient sur le point de s'accélérer. En 1914, l'*Aquitania* de la Cunard entra en service avec à son bord 71 cabines à salle de bains. Quelques semaines plus tard, le *Vaterland* de la HAPAG en avait 136 lors de son voyage inaugural. Ceci explique que la White Star Line ait envisagé d'augmenter très fortement le nombre de salles de bains à bord du *Britannic*, alors en construction : par rapport à ses *sister-ships*, il disposerait de moins de cabines, les espaces libérés abritant ainsi les salles de bains. En tout 201 installations sanitaires privées devaient être installées sur le navire d'après ses plans⁴²⁶. Le navire n'ayant jamais été mis en service commercial, et sa transformation en navire hôpital ayant été effectuée avant

⁴²¹ WARREN, M.D., *Lusitania*, Patrick Stephens, 1986, reproduction d'une compilation d'articles de la revue *Engineering* de 1907.

⁴²² 1997 004 5842 (AFL)

⁴²³ Le plan en attestant date de 1920, mais il ne semble pas que le navire ait subi de retouches concernant les salles de bains avant cette date. 1997 004 5858 (AFL).

⁴²⁴ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op.cit.*, p. 238.

⁴²⁵ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 2, p. 137-155.

⁴²⁶ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op.cit.*, p. 238.

que ses aménagements ne soient élaborés, il est impossible de savoir dans quelle mesure cette amélioration aurait eu lieu ; les données dont nous disposons au sujet des projets de la compagnie pour le *Britannic* permettent cependant de dégager une nette tendance.

Après la Première Guerre mondiale, les compagnies britanniques héritèrent de navires de remplacement. En la matière, la promotion assurée à l'*Homeric* lors de sa mise en service en 1922 est éloquente : alors qu'avant le conflit, les salles de bains étaient à peine mentionnées, elles donnaient ici le sous-titre d'un article promotionnel qui déclarait :

« Une importante spécificité de ces cabines est que bon nombre d'entre elles ont leurs douches, baignoires et toilettes privées, un luxe qui n'aurait pu être atteint sur la plupart des anciens navires en ce qui concerne les plus petites cabines. [...] En réalité, les accessoires de toilette du navire équivalent à ceux des meilleurs hôtels⁴²⁷. »

Au début des années 1920, l'hygiène était donc devenue un motif de promotion. À sa mise en service, en 1921, le *Paris* restait équipé d'installations proches de celles du *France* en la matière : sa construction avait débuté en 1913, expliquant ce peu d'évolution⁴²⁸. Néanmoins, ses plans de 1933 montrent que le navire était alors équipé d'un bien plus grand nombre de salles de bains : seules quelques cabines, notamment les cabines intérieures, moins chères, n'en disposaient pas en première classe⁴²⁹. De même, sur l'*Île-de-France*, les cabines intérieures sans aucune forme de sanitaires n'étaient plus qu'un tout petit nombre⁴³⁰. Les deux navires étaient handicapés en la matière par leur taille modérée, limitée par le port du Havre, qui les obligeait à recourir encore à une utilisation mesurée de l'espace, d'où ces petites cabines intérieures sans salles de bain. Lorsque l'enjeu de la taille fut dépassé, avec le *Normandie*, les cabines intérieures furent éliminées dans l'opération⁴³¹.

⁴²⁷ « The New Steamship " Homeric" of the White Star Line (1922) », *Shipping: Marine Transportation, Construction, Equipment and Supplies*, New York, Volume 15, n°5, 10 mars 1922, p.14-17.

⁴²⁸ 1997 004 5879 (AFL).

⁴²⁹ 1997 004 6409 (AFL).

⁴³⁰ 1997 004 5883 (AFL).

⁴³¹ Profitant des vastes espaces, les architectes du *Normandie* purent se permettre une vaste salle à manger dont le plafond s'élevait sur trois ponts : incrustée à l'intérieur du navire, elle était entourée de

Un autre problème se posait pour les Britanniques, notamment sur les navires anciens, comme le *Mauretania* ou encore l'*Olympic*. Pour se maintenir au goût du jour, les navires durent subir des refontes. Ainsi, fin 1926, le *Mauretania* se vit installer plusieurs salles de bains privées pour se préparer à la concurrence de l'*Île-de-France*⁴³². Les rapports du conseil d'administration témoignent que l'*Aquitania* subit également à la même époque une refonte⁴³³. De même, de nombreuses salles de bains furent rajoutées à bord de l'*Olympic* afin de maintenir sa popularité, entre 1927 et 1929, au cours d'une double refonte⁴³⁴. D'autres le furent encore en 1933⁴³⁵. Cette solution n'était cependant guère viable : chaque lot de salles de bains supplémentaires devait entraîner la suppression de cabines, l'espace à bord étant par définition fixe. De fait, pour rester au goût du jour, et donc rentables, les navires devaient perdre en capacité de passagers, donc en potentielle rentabilité. Il apparaît clairement que le manque d'installations sanitaires fut le principal motif d'obsolescence des paquebots mis en service dans les années 1900 et 1910.

La Compagnie générale transatlantique fut, encore une fois, favorisée sur ce terrain car sa tendance à espacer la mise en service de ses navires, plutôt qu'une arrivée groupée, lui permit de s'adapter progressivement. Sur la question de l'hygiène, cet avantage fut néanmoins réduit par le manque d'espace qui touchait alors les navires français, bien plus petits que leurs concurrents britanniques.

Il n'en reste pas moins que, de façon générale, la Transat sut beaucoup mieux s'adapter à l'évolution des clientèles que ses rivales britanniques, qui durent attendre 1936 et l'arrivée du *Queen Mary* pour avoir un navire résolument moderne. Longtemps en retard, notamment sur le secteur de l'émigration, la compagnie française savait néanmoins rester au fait des évolutions concernant les passagers plus fortunés. Il n'est donc pas étonnant qu'elle ait également été intéressée par l'émergence de la classe moyenne à bord des paquebots.

cabines, permettant de fait de n'avoir que des cabines avec vue sur la mer, les plus prisées. Voir en 2.2 pour l'usage de l'espace.

⁴³² LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios, op. cit.*, p. 115.

⁴³³ D42.B1.11

⁴³⁴ D42.ASC12.2.1.

⁴³⁵ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op.cit.*, p. 127.

3.232 L'explosion de la classe moyenne et la naissance des « cabin ships »

Avant le début de la période étudiée, les transatlantiques fonctionnaient souvent avec deux classes, la « classe cabine » étant opposée à l'entrepont. C'était, ainsi, le cas des navires de classe Oceanic qui avaient fait le succès de la White Star à ses débuts. Néanmoins, avec le temps, apparut une classe moyenne éparse, composée de représentants de commerce, de fonctionnaires en déplacement, de professeurs, de militaires en permission, d'ecclésiastiques aussi, et progressivement, de touristes aux moyens limités. Une description parlante de la clientèle typique de cette classe a été donnée par Lawrence Beesley, dans son récit sur sa traversée à bord du *Titanic* : il décrit ainsi ceux qui se trouvaient avec lui dans la bibliothèque du navire, l'après-midi précédant le naufrage :

« La bibliothèque était bondée cet après-midi-là, du fait du froid qui régnait sur le pont [...]. Je peux me souvenir et revoir tous les détails de la bibliothèque cet après-midi-là [...]. Dans ce même couloir [qui entourait la pièce et était visible par des vitres] se trouvent un homme et sa femme avec deux enfants, il porte généralement l'un d'entre eux : ils sont tous jeunes et heureux : il est toujours vêtu d'une veste et de knickerbockers gris⁴³⁶, avec un appareil photo pendant autour de son épaule. [...]

Près de moi [...] se trouvent deux Américaines [...] : l'une a été en Inde et rentre en passant par l'Angleterre, l'autre est institutrice en Amérique [...]. Est engagé en conversation avec elles un homme que j'ai par la suite identifié par une photographie comme un résident bien connu de Cambridge, Massachusetts, affable, poli [...]. Dans le coin opposé se trouvent un jeune photographe de cinéma américain et sa jeune femme, visiblement française⁴³⁷ [...]. Au milieu de la pièce se trouvent deux prêtres catholiques, l'un lisant tranquillement - Anglais ou Irlandais, probablement la seconde option, l'autre, brun, barbu avec un chapeau à large bord, parlant franchement en Allemand à un ami et expliquant visiblement un vers de la Bible ouverte devant lui ; près d'eux se trouve un jeune ingénieur spécialisé dans la protection contre les

⁴³⁶ Pantalon de golf court particulièrement à la mode à l'époque.

⁴³⁷ Il s'agit du cinéaste William Harbeck, qui avait acquis une certaine notoriété en filmant le séisme de San Francisco en 1906. Il revenait d'un séjour en France où il avait perfectionné sa technique auprès de Léon Gaumont. Henriette Yvois, jeune mannequin qui l'accompagnait, n'était pas son épouse (qui était restée en Amérique) et reste mal connue. CODET, F., DUFIEF, A., GAVARD-PERRET, F. et MENDEZ, O., *op. cit.*

incendies en route pour le Mexique, partageant la religion du reste du groupe⁴³⁸. »

Certains de ces passagers auraient certainement voyagé en première classe quelques décennies auparavant ; mais la deuxième classe de navires comme le *Titanic* équivalait la première de bien des navires plus anciens, pour un prix modéré et une atmosphère moins codifiée. Progressivement apparaissait donc une nouvelle frange de la population, qui n'aspirait pas au grand luxe mais était trop aisée pour se contenter de la troisième classe.

Il a déjà été question au chapitre précédent de la manière dont la White Star Line comprit rapidement l'intérêt de ralentir sur la ligne transatlantique, notamment avec ses *Big Four* entre 1901 et 1907⁴³⁹. Ceux-ci posèrent les bases d'une nouvelle démarche, en proposant un service plus lent, mais aussi plus économique pour la compagnie comme pour les passagers. À la même époque, la Compagnie générale transatlantique développait des navires comme le *Chicago* et le *Rochambeau*, destinés à transporter uniquement des passagers des classes inférieures. Malheureusement, aucun plan de ces navires dans leurs premières années n'a, semble-t-il, été conservé et il paraît donc impossible de savoir précisément quelles conditions de voyage un tel navire offrait⁴⁴⁰.

Ceci posa les bases du phénomène des « *cabin-ships* » qui émergea dans les années 1920. Pour Richard de Kerbrech et David Williams, les deux auteurs de *Cabin Class Rivals*, un ouvrage consacré aux six plus célèbres navires de ce type, le concept remonte au tout début de la Première Guerre mondiale, avec la mise en service par la Canadian Pacific du *Missanabie* et du *Metagama*, navires de la ligne canadienne pouvant embarquer 1 170 passagers de troisième classe et 520 de « classe cabine ». Le principe était alors d'éliminer totalement la première classe d'un navire, et d'améliorer la deuxième classe qui devenait, de fait, la classe supérieure. Ce changement de nom avait trait à deux points : premièrement, ce qui aura par la suite son importance, seule la première classe était soumise à un tarif minimum par la Conférence de l'Atlantique réunissant les grandes compagnies transatlantiques ; avoir une « classe cabine »

⁴³⁸ BEESLEY, L, *op. cit.*, p. 42-44.

⁴³⁹ Voir 2.12.

⁴⁴⁰ Voir 3.1.

permettait d'échapper à ce seuil⁴⁴¹. Deuxièmement, l'appellation de « seconde classe » avait toujours été connotée négativement, laissant supposer que ces passagers « passaient en second ». Ceci explique que la classe soit par la suite devenue « classe touriste » à bord de navires comme le *Normandie* et le *Queen Mary*, l'expression étant bien moins péjorative.

En la matière, la Compagnie générale transatlantique sut rapidement s'adapter : en 1921, le rapport de son CA annonçait la mise en service prochaine d'un *Rochambeau* agrandi, le *De Grasse*. Il s'agissait alors de rester dans la continuité des actions précédentes, avec un navire conçu, de fait, pour le transport de migrants⁴⁴². Ceux-ci occupaient la grande majorité de sa capacité, mais dès 1926, la compagnie annonçait que le navire (mis en service en 1924) avait été transformé pour mieux s'adapter aux besoins des touristes⁴⁴³. Le *De Grasse* ne fut pas conçu comme ce qui allait devenir les *cabin ships* à proprement parler, néanmoins, il le devint rapidement dans les faits, à la faveur de la baisse de l'émigration. Surtout, il fut l'inspirateur du premier réel *cabin ship* de la compagnie, le *Lafayette*, de 1930.

Si dans les rapports du conseil d'administration de l'époque, le *Lafayette* était présenté comme « paquebot-mixte⁴⁴⁴ », il comporte réellement les caractéristiques de ce que devait être un « *cabin-ship* » : conçu pour une vitesse moyenne de 18 nœuds, il avait un tonnage modéré pour l'époque (25 000 tjb, à comparer aux près de 80 000 du *Normandie* cinq ans plus tard). En revanche, le navire se voulait réellement accueillant pour ses passagers : la décoration était aussi travaillée que sur les navires de prestige de la compagnie, et se détachait des unités précédentes par sa radicale modernité⁴⁴⁵. En cette période de crise économique, les rapports de la compagnie montrent que, contrairement aux paquebots express de la ligne qui perdaient leur clientèle, le *Lafayette* connaissait un bon succès. De fait, dès sa mise en service, un second navire du même type fut mis en construction, le *Champlain*⁴⁴⁶.

⁴⁴¹ DE KERBRECH, R. et WILLIAMS, D. L., *Cabin Class Rivals, op. cit.*, p. 7-9.

⁴⁴² Rapport du CA à l'AG de 1921, 1997 004 5209 (AFL).

⁴⁴³ Rapport du CA à l'AG de 1926, 1997 004 5210 (AFL).

⁴⁴⁴ Rapports du CA à l'AG de 1929 et 1930, 1997 004 5210 (AFL).

⁴⁴⁵ DE KERBRECH, R. et WILLIAMS, D. L., *Cabin Class Rivals, op. cit.*, p. 16-22.

⁴⁴⁶ Rapports du CA à l'AG de 1930 et 1931, 1997 004 5210 (AFL).

La White Star Line n'était pas en reste en la matière. En 1927, elle fit convertir la première classe du *Baltic* en « classe cabine » ; puis l'année suivante, il en alla de même pour les trois autres *Big Four* : âgés de plus de vingt ans, ces navires se faisaient anciens, mais permettaient malgré tout de maintenir un service lent de qualité⁴⁴⁷. Néanmoins, les navires étaient anciens, et la compagnie commença à envisager, à la même époque, la construction d'un navire destiné à les remplacer. Ce navire devint rapidement le *Britannic*, troisième du nom⁴⁴⁸.

Conçu sous l'égide de Lord Kysant, nouveau propriétaire de la compagnie, il devait accompagner l'*Oceanic* (III), bien plus grand et rapide⁴⁴⁹. Si le paquebot express ne vit jamais le jour, la construction du plus petit navire se poursuivit sans encombre : le but était alors d'avoir un navire de taille modeste, à la vitesse réduite (18 nœuds en moyenne, dix de moins que les navires rapides progressivement mis en service à l'époque), mais surtout, comme le *Champlain* et le *Lafayette*, avec des intérieurs confortables et modernes. Sur le *Britannic*, cette modernité fut également incarnée par la propulsion choisie, des moteurs diesel, le paquebot étant le deuxième plus grand navire propulsé par ce type de machinerie⁴⁵⁰.

En cette période de crise, le *Britannic* connut, comme le *Lafayette*, un succès qui conduisit sa compagnie à lui bâtir aussitôt un jumeau ; le *Georgic*, deuxième du nom, tout dernier navire construit par la compagnie, mis en service en 1932. Plus moderne dans sa décoration (de style Art Déco), le navire reprenait ce qui avait fait le succès de son prédécesseur en étant à la fois confortable et économique⁴⁵¹.

La Cunard Line, pour sa part, ne mit aucun navire en service entre 1925 et 1936, arrivée du *Queen Mary*. Elle ne mit donc aucun *cabin-ship* en construction, mais profita en réalité très rapidement du *Britannic* et du *Georgic*, lors de la fusion de 1934. Ces deux navires furent certainement d'une grande aide dans le maintien à flots de la Cunard-White Star Line récemment formée, comme en témoignent les résultats détaillés navires par navires de la période : à partir de la fin 1934, la plupart des

⁴⁴⁷ HAWS, D., *Merchant Fleets, White Star Line, op. cit.*, p. 55-58.

⁴⁴⁸ La genèse du *Britannic* apparaît en partie dans les minutes du CA de la compagnie entre 1929 et 1930 ; D.42.ASC.12.2.1 (LPU).

⁴⁴⁹ Voir 1.221 et 2.132.

⁴⁵⁰ DE KERBRECH, R., *The Last Liners of the White Star Line : MV Britannic and MV Georgic, op. cit.*, p. 10.

⁴⁵¹ La commande et la mise en construction du *Georgic* sont en partie évoquées dans les rapports du conseil d'administration de la White Star Line entre 1930 et 1931, conservés aux archives de la Cunard à l'université de Liverpool (D.42.ASC.12.2.2 (LPU)).

navires présentaient un déficit à la fin de toutes leurs traversées, certains dégagant un bénéfice occasionnel, mais le *Britannic* et le *Georgic*, eux, étaient bien plus clairement bénéficiaires, sauf lors des périodes les plus creuses⁴⁵². Cette tendance était claire : dans son histoire de la classe Olympic, Mark Chirnside propose des estimations des revenus des navires de la White Star Line en 1931 : à l'époque, seuls quatre navires dégageaient un bénéfice (le *Baltic*, le *Majestic*, l'*Olympic* et le *Britannic*), ce dernier étant très largement en tête⁴⁵³.

Les mêmes résultats se retrouvaient pour la Compagnie générale transatlantique : dans son rapport de 1932, établi avant l'arrivée en service du *Champlain*, il était déjà question d'une nette augmentation de la clientèle en cabine, malgré la diminution nette du nombre de voyageurs :

« Malgré des réductions dans le nombre de voyages (80 en 1931 contre 92 en 1930), nous avons transporté sur la ligne de New-York toutes classes confondues 63 758 passagers en 1931 contre 82 279 en 1930. La diminution est importante mais bien des Compagnies concurrentes ont été plus atteintes que nous. [...] La Compagnie générale transatlantique a transporté en 1931 16,02 % de passagers de 1ère classe, et 15,89 % de passagers de cabine, contre 16,84 % et 11,65 % en 1930⁴⁵⁴. »

L'année suivante, alors que la tendance mondiale empirait concernant le nombre global de voyageurs, la compagnie était encore une fois maintenue par ses « *cabin ships* » :

« Le nombre de touristes étrangers venus en France des États-Unis s'est élevé en 1932 à 143 000 contre 205 000 en 1931 et 275 000 en 1930. Notre ligne de New York ne pouvait pas ne pas subir le contrecoup de cette rapide régression que n'a pas ralenti la baisse des tarifs décidée par la Conférence Nord Atlantique en 1932. Grâce à l'entrée en ligne du *Champlain*, et à la faveur qu'il a rencontrée, le pourcentage des passagers transportés par nos navires en classe unique s'est sensiblement amélioré⁴⁵⁵. »

⁴⁵² D.42.GM7.10 (LPU).

⁴⁵³ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 358.

⁴⁵⁴ Rapport du CA à l'AG de 1932, 1997 004 5210 (AFL).

⁴⁵⁵ Rapport du CA à l'AG de 1933, 1997 004 5210 (AFL).

Ce succès inspirait à l'étranger : les United States Lines mirent ainsi en construction en 1930/1931 le *Manhattan* et le *Washington*, deux « *cabin ships* » nettement plus rapides que les autres, conçus pour permettre aux États-Unis de prendre une place plus importante sur l'Atlantique⁴⁵⁶.

Les navires de ce type allaient-ils surpasser les grands transatlantiques ? Le contexte de crise y était favorable. Ainsi, lorsque la White Star Line traversa une crise interne menaçant sa survie et qu'il fut envisagé d'en appeler à son ancien président, Joseph Bruce Ismay⁴⁵⁷, celui-ci proposa un plan impliquant le recours à un maximum de navires de ce type pour sortir la compagnie de la crise. Il n'eut néanmoins pas le temps de reprendre le contrôle de l'entreprise, déjà plongée dans une procédure de fusion avec la Cunard Line⁴⁵⁸.

La Compagnie générale transatlantique se trouva confrontée à la question dans le cadre de la construction très contestée du *Normandie* : une partie de l'opinion s'interrogeait : le navire n'était-il pas trop grand ? Le *Champlain* et le *Lafayette* ne donnaient-ils pas une meilleure piste à exploiter ? Lors de sa conférence de présentation à la Sorbonne, l'ingénieur Jean Marie revint sur la question :

« Nous entendons à chaque pas l'objection : « Pourquoi ne pas se contenter du type *cabin-ship*, plus lent, plus modeste et de bon rapport ? » [...]

Ce n'est pas à un représentant de la Compagnie Générale Transatlantique de dénigrer les paquebots dits « à classe unique⁴⁵⁹ ». C'est la Compagnie Générale Transatlantique qui a décidé du succès de ces paquebots en les développant avant la guerre, avec *Chicago*, *Rochambeau*. Notre *Champlain* est le type achevé de ces unités magnifiques. [...] Mais, faut-il d'un trait de plume rayer toute la flotte rapide qui compte encore tant d'unités, contraindre les passagers [...] à utiliser ces unités ? Aucune mesure ne pourrait être plus désastreuse pour le développement d'une clientèle, que nous allons chiffrer, qui veut toujours plus de confort et de rapidité et qui a fait trois années durant le succès de *Bremen* et *Europa*, en raison de la vitesse de ces

⁴⁵⁶ DE KERBRECH, R. et WILLIAMS, D. L., *Cabin Class Rivals*, op. cit., p. 38-46.

⁴⁵⁷ Voir 1.231.

⁴⁵⁸ ANDERSON, R., op. cit., p. 178.

⁴⁵⁹ En fait, ces paquebots ont 3 classes : Classe cabine, Classe touriste, 3^e Classe. Leur appellation vient de ce que se [sic] sont des paquebots où la 1^{ère} et la 2^e Classe sont en quelque sorte fusionnées dans une Classe unique, intermédiaire entre les deux [Note d'origine]

deux remarquables unités. Par contre, il est frappant que les passagers touriste et 3^e classe réclament toujours les paquebots très rapides, car c'est sur ces unités que le confort est pour eux le plus grand, sans parler de la rapidité qui a les mêmes précieux avantages pour toutes les classes⁴⁶⁰. »

Les compagnies se trouvaient ainsi face à un dilemme : ne miser que sur des navires de taille et de vitesse réduite était bénéfique à leur rentabilité à court terme, surtout en période de crise, mais l'abandon de la ligne express risquait de leur faire perdre leurs passagers les plus prestigieux et, sur le long terme, leur image de marque. Cela explique les nécessaires modernisations déjà vues, pour séduire une clientèle plus vaste.

Du reste, le concept de classe cabine fut en bonne partie détruit en 1936 avec l'arrivée du *Queen Mary*. Sir Percy Bates, son dirigeant, parvint en effet à obtenir pour la première classe de son navire un statut de « classe cabine⁴⁶¹ ». Un article en anglais retrouvé dans les archives de la Compagnie générale transatlantique (malheureusement sans indication de sa provenance) montre que le coup était directement dirigé contre l'entreprise française :

« La décision de la Cunard-White Star Line de porter une contre-attaque à la rude compétition américaine et française en faisant classer son nouveau super-paquebot *Queen Mary* comme « *cabin ship* » avec un tarif minimum en cabine de 255 \$, ou 15 dollars de moins que le tarif minimum en première classe sur le paquebot français *Normandie* [...] a plongé dans la consternation les cercles maritimes internationaux, où on craint que ce geste conduise à de sérieuses conséquences sur le transport transatlantique de passagers⁴⁶². »

L'article expliquait ainsi que ce « coup » était une réponse aux *Manhattan*, *Washington* et *Champlain*, la Cunard militant de longue date contre le concept de « *cabin ships* » et préférant instaurer des tarifs dépendant de l'âge des navires :

« Le conglomérat britannique presse depuis plusieurs années la conférence [de l'Atlantique Nord] de reclasser tous les transatlantiques comme navires de première classe et de fixer les tarifs sur la base de l'âge, de la taille et de la vitesse, mais il n'a pas rencontré de succès. Au départ, les navires de

⁴⁶⁰ Conférence de Jean Marie à la Sorbonne, 1999 004 0922 (AFL).

⁴⁶¹ HYDE, F. E., *op. cit.*, p. 244.

⁴⁶² 1997 004 6348 (AFL).

classe cabine étaient de vieux navires de première classe qui avaient encore quelques années d'usage mais ne pouvaient plus demander les tarifs les plus élevés au vu de la compétition des nouveaux et plus rapides navires de première classe. Les « *cabin ships* » ont rapidement démontré leur popularité, avec comme résultat que plusieurs compagnies, durant les sept dernières années, ont déployé un nouveau tonnage qui avait été spécialement conçu comme « *cabin ships* ». Ces nouveaux navires, qui prennent un tarif considérablement plus bas que la première-classe, sont considérés comme bien supérieurs à de nombreux navires de première classe en service avant la guerre⁴⁶³. »

Cet argumentaire se fondait sur la qualité des installations, mais ne prenait pas en compte la différence fondamentale de vitesse qui pouvait résider entre le *Champlain* et le *Queen Mary*, le premier ayant une vitesse qui était déjà considérée comme modérée au début du siècle tandis que le second concourait au titre de navire le plus rapide du monde. Si l'article voyait là une sorte de « coup de bluff » britannique qui ne devait pas se concrétiser, le *Queen Mary* fut bien mis en service avec une classe cabine ; mais, entre-temps, la Compagnie générale transatlantique avait réussi à obtenir la même chose pour son *Normandie* : dès le début de la saison 1936, avant-même l'arrivée du rival britannique, les rapports de voyage de l'entreprise mentionnaient la « classe cabine⁴⁶⁴ ».

Le concept de « classe cabine » avait alors perdu le plus gros de son sens. Les rapports du conseil d'administration de la compagnie française le révélèrent lorsque celui-ci parla, en 1937, de la « première classe, dite classe cabine⁴⁶⁵ ». Désormais, les deux étaient devenues synonymes. Néanmoins, le concept d'adapter les navires et bourses réduites et de séduire toujours plus la classe moyenne était toujours présent.

Un enjeu en particulier illustre l'émergence d'une nouvelle classe sociale à satisfaire. Il a toujours été conventionnellement admis de donner aux ponts des navires des lettres, A étant le pont le plus élevé. Généralement, le pont supérieur, comportant la passerelle de navigation, n'était pas compris dans le numérotage et

⁴⁶³ *Idem.*

⁴⁶⁴ 1997 004 5115 (AFL).

⁴⁶⁵ Rapport du CA à l'AG de 1937, 1997 004 5210 (AFL).

était nommé « *sun deck* », « pont principal » ou « pont des embarcations ». Ainsi, le *Titanic* disposait de cabines étalées entre les ponts A et G, ce dernier étant légèrement sous la ligne de flottaison (deux ponts non numérotés correspondaient aux locaux des machines). Un passager de première classe pouvait ainsi être logé sur les ponts A à E, la deuxième classe allant des ponts D à G et la troisième de E à G. Il apparaît que les lettres étaient ainsi liées, dans l'esprit des passagers, à une situation sociale : voyager au pont F ou G pouvait prendre un caractère infamant.

Cela est souligné par un changement de numérotation à bord de l'*Olympic* : le catalogue de la vente aux enchères de 1935 révèle ainsi que ce qui était à l'origine le pont A avait été renommé « pont promenade ». Le pont B devenait ainsi le pont A, et ainsi de suite. Ainsi, les cabines du pont F se retrouvaient au pont « E », bien mieux perçu par les passagers de classe touriste, notamment⁴⁶⁶.

La Compagnie générale transatlantique, informée que la clientèle américaine n'appréciait pas de voyager au pont « F », avait poussé la démarche encore plus loin pour ne pas en avoir : les plans du *Paris* présentent ainsi un « *sun deck* » et un « *pont promenade* », permettant de loger même les passagers de troisième classe jusqu'au pont E seulement⁴⁶⁷. L'*Île-de-France* disposait pour sa part de trois ponts non numérotés, intercalant un « *boats deck* » entre les deux autres, de façon, là aussi, à ce que nul ne soit logé en dessous du pont E⁴⁶⁸. Sur le *Normandie*, ce nombre passa à quatre, un « pont principal » apparaissant sous le pont promenade⁴⁶⁹. Au prix de cet artifice qui prenait de fait des proportions assez risibles, l'ego des passagers était ainsi préservé. Alors qu'au début du siècle, les classes inférieures pouvaient sans problème être entassées dans les fonds du navire, il n'y avait désormais à leur place qu'une classe moyenne, qu'elle soit « troisième » ou « touriste », et celle-ci était composée de passagers à part entière, devant être considérés comme tels.

Cette évolution des navires avec le temps toucha ainsi à leur structure même, pouvant parfois aller jusqu'à modifier radicalement leur profil et leur usage. Alors que

⁴⁶⁶ La retranscription du catalogue, déjà mentionnée en 2.332, peut être retrouvée au lien suivant : <http://www.northatlanticrun.com/400%20Auction%20main%20page.html>

⁴⁶⁷ 1997 004 5883 (AFL).

⁴⁶⁸ 1997 004 6409 (AFL).

⁴⁶⁹ 1999 004 0466 (AFL).

le transport aérien balbutiait, et que la crise économique touchait durement les compagnies portées à chercher la moindre économie, un nouvel usage apparut justement : la croisière.

3.3 Rentabiliser les temps morts : la naissance des croisières

Les croisières, en tant que voyages d'agrément n'ayant pas pour but de conduire des passagers d'un point à un autre, sont assez anciennes. C'est ainsi que, déjà au début des années 1890, la Compagnie générale transatlantique proposait une croisière entre New York et Constantinople à bord de son tout nouveau paquebot, *La Touraine*. Destiné en premier lieu, du moins à ses débuts, à une clientèle fortunée, la croisière telle que pratiquée par des paquebots de ligne n'était pas une activité rentable : elle permettait surtout de minimiser les dépenses engendrées par l'inactivité d'un navire, en lui faisant gagner un peu d'argent dans les périodes plus maigres tout en permettant à la compagnie de renforcer sa réputation.

Cette stratégie, renforcée dans les années 1920 et, surtout, au cœur de la crise des années 1930, est annonciatrice de l'évolution de l'industrie maritime durant la deuxième moitié du siècle. Il s'agira donc ici de se pencher sur cette évolution, en se focalisant bien entendu sur les croisières liées à la ligne de l'Atlantique Nord, soit qu'elles se pratiquent au départ d'un de ses ports, soit qu'elles permettent de rentabiliser les navires qui n'y servent plus que ponctuellement.

Il s'agira dans un premier temps de revenir sur les origines de la croisière en tant que telle, sous ses différents types jusqu'au cœur des années 1920. L'étude se portera ensuite sur la façon dont la croisière devient un moyen de réduire l'impact de la crise économique, politique menée par toutes les compagnies au centre de notre étude, avec une intensité variable.

Enfin, il sera judicieux de terminer par une étude de cas, celle des deux croisières du *Normandie* à Rio, en 1938 et 1939. Particulièrement médiatisées et, donc, documentées, elles permettront de mieux comprendre les mécanismes qui régissaient alors cette activité.

3.31 Du tournant du siècle aux années 1920 : la naissance d'une industrie

L'idée de faire du voyage lui-même une fin, et non un moyen, ne pouvait toucher à la fin du XIX^e siècle que les catégories sociales aisées. À une époque où les

classes populaires ne pouvaient jouir de congés, l'industrie balbutiante de la croisière était destinée à une élite fortunée. Ce n'est qu'avec le temps que les compagnies maritimes prendraient conscience de l'intérêt de destiner ce genre de loisir à des clientèles plus populaires, donc plus faciles à satisfaire et plus nombreuses.

Les croisières de luxe, en revanche, sont rapidement apparues comme un moyen de frapper les consciences de l'élite, en lui proposant d'exceptionnels voyages de prestige vers des destinations exotiques. Le but pouvait être multiple : attirer l'attention sur la grande qualité des installations d'un navire, susciter à nouveau l'intérêt de la presse pour lui quelques années après sa mise en service, ou tout simplement minimiser ses pertes financières durant les périodes creuses.

3.311 La Touraine à Constantinople, premier essai de croisière de prestige française

Sur ces premières croisières, les sources sont évasives et les informations se trouvent souvent de façon fortuite. Dans le cas de la Compagnie générale transatlantique, les archives de l'époque sont trop éparses, notamment en ce qui concerne les rapports de voyage (uniquement conservés à partir des années 1930) pour que l'on puisse en tirer des conclusions. Néanmoins, le rapport du conseil d'administration de 1895 attire l'attention sur une telle tentative :

« Le voyage circulaire effectué dernièrement par *La Touraine* (de New York à Constantinople) nous a donné toute satisfaction. Le produit en a été fructueux, et nous avons l'intention de recommencer un voyage semblable l'année prochaine⁴⁷⁰. »

Il n'est ici pas question de « croisière » dans les termes utilisés : il s'agissait, pour l'entreprise, d'expérimenter un nouveau type de traversée qui restait transatlantique, mais avec l'idée que la majorité des passagers reviendraient au point de départ. L'idée était également de permettre la visite de ports touristiques éloignés des circuits habituels de la compagnie.

Le rapport ne donne pas d'informations supplémentaires, mais la revue *À travers le monde* publiée à Paris en janvier 1895, ayant publié une annonce de la croisière, nous permet d'en savoir plus :

⁴⁷⁰ Rapport de l'assemblée générale du CA de 1895 (1997 004 5209 AFL).

« Le 23 janvier, la *Touraine*, le plus grand paquebot de la Compagnie Transatlantique, quittera le Havre à destination de New York. Mais après cette traversée, elle ne reprendra pas la route habituelle de France. La *Touraine* recevra à son bord, à New York, des touristes américains et les mènera d'abord aux îles Açores, à Lisbonne, Gibraltar et Barcelone.

Le 19 février, le paquebot arrivera à Marseille. Ce port sera le véritable point de départ d'un voyage circulaire dans la Méditerranée, qui durera près d'un mois et demi, en parcourant toutes les côtes, au moment où le printemps naissant les rendra plus séduisantes encore.

[...] Au commencement de mars, les passagers, débarqués à Port-Saïd, auront six jours de liberté pour visiter à leur guise Alexandrie, le Caire, les principales curiosités de l'Égypte. La *Touraine* les mènera ensuite à Jaffa, d'où ils feront le pèlerinage, aujourd'hui si facile, de Jérusalem. Après une escale dans la baie de Smyrne, [...] elle les conduira à Constantinople et les déposera quatre jours à terre.

Enfin, les touristes mettront le cap sur la Grèce. [...]. Après la visite d'Athènes, le retour commencera. Le bateau touchera à Malte la citadelle anglaise, fera à Tunis une escale de trois jours et à Alger une autre de pareille durée.

C'est là, ou à Gibraltar, le dernier port européen, que les passagers du vieux continent pourront interrompre leur voyage⁴⁷¹. »

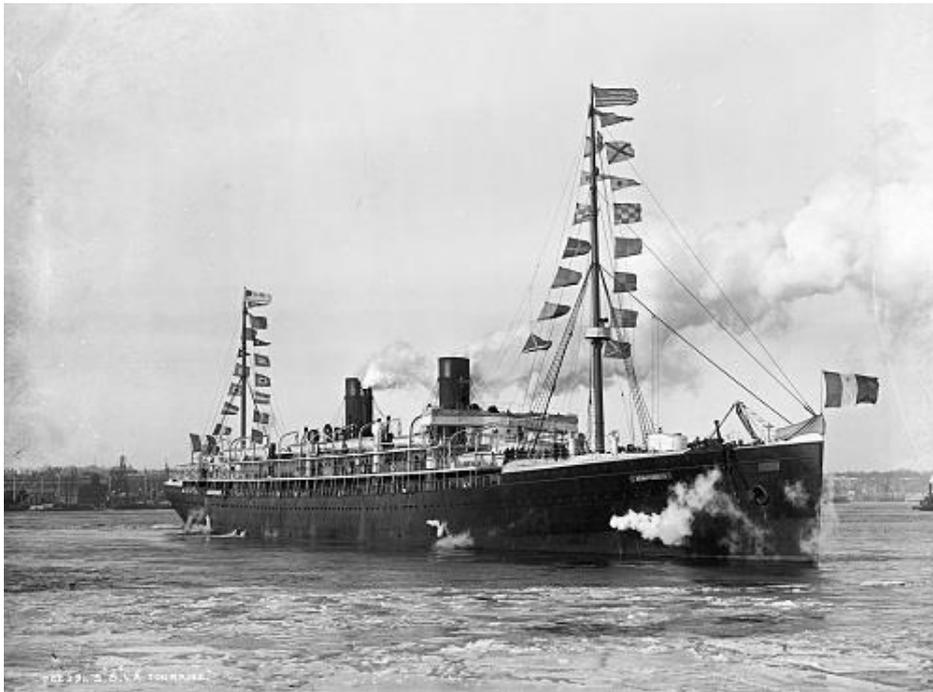
Les archives de la compagnie conservées par l'association French Lines ne contiennent aucun document apportant des informations détaillées sur le déroulé de cette croisière, à l'exception d'un recueil de photographies⁴⁷². L'article de la revue *À travers le monde* est donc une source précieuse d'information sur la manière dont la croisière a été organisée. Il est tout d'abord à noter que l'événement s'est déroulé durant la morte saison, de janvier à mars/avril. Cette période est généralement celle où les paquebots sont le moins sollicités pour des traversées transatlantiques et donc où ils sont le moins rentables⁴⁷³. Qui plus est, ces mois sont plus propices aux destinations chaudes de la Méditerranée, permettant aux passagers de fuir les hivers rigoureux des États-Unis et, dans une moindre mesure, d'Europe. Ce fait reste une

⁴⁷¹ « Autour de la Méditerranée en paquebot », *À travers le monde*, Paris, Hachette, 1895, p. 12.

⁴⁷² 1997 004 7395 (AFL).

⁴⁷³ Cet aspect sera évoqué plus en détail en 3.32.

constante des croisières de la Transat, que l'on retrouvera dans l'étude ultérieure des croisières du *Normandie* à Rio⁴⁷⁴.



La Touraine, qui s'est illustré par sa croisière à Constantinople.

(Bibliothèque du Congrès, domaine public)

Autre aspect mentionné par l'article, le fait que la clientèle soit majoritairement américaine : c'est également une constante ici qui consiste à aller chercher à New York les passagers fortunés qui pourront rentabiliser au mieux de tels voyages, qui se font rarement au départ du Havre, port d'attache de la compagnie. Sur le type de clientèle ciblé, la revue mentionne également :

« Et quelle difficulté arrêterait ceux que tentera le programme de cette excursion ? Quoi de plus agréable que de naviguer ainsi, confortablement installé, sans changements d'hôtels, sans transbordements de bagages, sans ces mille soucis dont l'appréhension retient tant de gens au logis ? Ce n'est peut-être pas le mode de voyager que préféreront les touristes intrépides et à la bourse modeste, ceux qui ne redoutent pas les lentes traversées sur les petits vapeurs grecs, transportant des soldats, des palikares à la taille mince et

⁴⁷⁴ Voir 3.33.

des pappas en bonnet carré, ou sur les bateaux égyptiens amenant de Constantinople à Alexandrie la foule bariolée des pèlerins musulmans.

Mais ceux qui aiment leurs aises, qui veulent aller vite et voir rapidement, qu'ils s'embarquent sur la *Touraine*. S'il n'y a pas de place pour tous, nous nous en féliciterons : ce sera le signe que l'heureuse idée de la Compagnie Transatlantique a été comprise, et le succès sans doute l'invitera à recommencer⁴⁷⁵. »

C'est ici la naissance de l'industrie du tourisme moderne qui est dépeinte. Le voyage de *La Touraine* avait en effet pour but d'offrir aux passagers une excursion au long cours pour laquelle tout était pris en charge par la compagnie : gestion des bagages, des déplacements, des repas, des visites. S'y ajoute ici l'idée de ne pas se mêler aux autochtones, et de bénéficier d'un confort réservé aux voyageurs occidentaux. Sont donc ici réunis les préceptes de base de l'industrie touristique actuelle, qui tend à proposer aux touristes des voyages vendus comme étant « sur mesure », « à la carte », et pourtant standardisés, qui poussent parfois la ségrégation vis-à-vis des populations locales à un niveau très fort, à l'image de la compagnie de croisières Royal Caribbean privatisant la plage de Labadee, à Haïti, pour en faire une escale exclusive où les touristes peuvent « explorer la vie haïtienne », créée sur mesure par l'entreprise de voyages⁴⁷⁶.

La Compagnie générale transatlantique poursuit d'ailleurs pleinement dans cette logique en créant dans les années 1920 la Société des Voyages et Hôtels Nord-Africains, destinée à héberger les touristes désireux de visiter le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, ainsi qu'à leur fournir des circuits organisés, le tout permettant de mettre en valeur la ligne méditerranéenne de l'entreprise⁴⁷⁷.

Pour ce qui concerne l'avant-guerre, l'article de la revue *A travers le monde* et le rapport du conseil d'administration de 1895 mentionnent tous deux que l'opération réalisée avec *La Touraine* devait être réitérée. Aucun document consulté ne l'atteste cependant, et il n'est plus question de croisières dans les rapports de la Compagnie générale transatlantique jusque dans les années 1920.

⁴⁷⁵ « Autour de la Méditerranée en paquebot », art. cit.

⁴⁷⁶ Voir notamment la page « *Labadee, the ultimate private beach* » sur le site de la Royal Caribbean (page consultée le 22 mai 2016).

⁴⁷⁷ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 241-243.

3.3112 Des « croisières de fait » aux premiers voyages événementiels britanniques

Les sources sont tout aussi lacunaires sur les croisières d'origine des compagnies britanniques. De premiers types de voyages d'agrément apparaissent néanmoins dans le cadre des traversées classiques. C'est en particulier le cas en ce qui concerne la ligne néo-zélandaise de la White Star Line, mise en place au début des années 1880. Cette ligne était parcourue de concert avec la Shaw, Savill & Albion Line par des paquebots-mixtes desservant la Nouvelle-Zélande (en passant à l'aller par l'Afrique du Sud, et au retour par le cap Horn), transportant principalement des marchandises et des migrants. Néanmoins, quelques places de première classe étaient disponibles à bord, et les premiers navires affectés à la ligne en 1884, le *Coptic*, l'*Ionic* et le *Doric*, proposaient également de faire l'intégralité du tour du monde au départ de Londres, pour la somme à l'époque très importante de 105 £⁴⁷⁸. S'il ne s'agissait pas de croisières à proprement parler, les voyages n'étant pas organisés dans ce but, ce genre d'opération s'inscrivait néanmoins dans le cadre d'un tourisme où le transport devient un but en soi.

On peut considérer au même titre le cas des voyages retour d'un navire comme le *Carpathia*, de la Cunard Line. Comme cela a été expliqué plus haut, le *Carpathia* avait en premier lieu vocation à transporter des migrants à partir des ports de l'Adriatique jusqu'à New York en passant par Gibraltar. De ce fait, les voyages retour étaient souvent beaucoup plus vides. En revanche, la première classe gagnait alors en intérêt, permettant à des passagers fortunés de se rendre en Europe du sud dans un but touristique. Un fait, en apparence anodin, renforce ce constat. L'émoi suscité par le naufrage du *Titanic* a poussé nombre de chercheurs à enquêter sur la vie des personnes se trouvant à bord : parmi elles, les huit musiciens de l'orchestre ont notamment fait l'objet de plusieurs publications. Or, il apparaît que deux d'entre eux, Theodore Brailey et le français Roger Bricoux, avaient auparavant été employés à bord du *Carpathia*, début 1912. Brailey avait, par ailleurs, également travaillé sur le *Saxonia*, sur la même ligne⁴⁷⁹. À l'époque, pourtant, les orchestres professionnels employés sur les paquebots étaient une chose récente et encore peu répandue, quoiqu'en

⁴⁷⁸ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 35.

⁴⁷⁹ TURNER, S., op. cit.

expansion : ils avaient commencé à apparaître en 1907⁴⁸⁰. La présence de musiciens à bord de navires pourtant secondaires se justifiait ici par le désir d'offrir malgré tout un service de qualité aux passagers fortunés désireux de se rendre en Méditerranée. Le paquebot cumulait alors deux activités conjointes et simultanées : transport de masse de migrants et tourisme.

Outre ces activités qui peuvent s'apparenter à de la croisière sans en avoir toutes les caractéristiques, les compagnies britanniques eurent, comme la Transat, l'occasion de se livrer à des expériences similaires au voyage de *La Touraine*. Ainsi, en 1902, le *Celtic* de la White Star, mis en service l'année précédente, fut affrété par la société américaine F.C. Clark pour une croisière en Méditerranée. Une annonce du *Timaru Herald* du 25 juin 1901 montre que la portée de l'événement s'étendait jusqu'en Nouvelle-Zélande :

« Le nouveau paquebot *Celtic* de la White Star, 21 000 tonneaux, a été affrété par M. F. C. Clark, représentant les Great Western et Great Northern Railways of the United States, pour une croisière méditerranéenne de 74 jours au départ de New York, débutant en février 1902⁴⁸¹. »

Si Clark est ici présenté comme un représentant de compagnies ferroviaires, c'est son passé diplomatique qui est mis en avant par une brochure éditée pour l'occasion :

« Ex Vice-Consul américain à Jérusalem, linguiste chevronné, résident de Palestine pendant 20 ans, qui a organisé les célèbres croisières couronnées de succès « Friesland », « Aller », et « New England » en février et mars 1895, 1898 et 1901 ; ainsi que le Pèlerinage des Templiers en Europe en 1891, sur le *Berlin* affrété spécialement pour l'occasion⁴⁸². »

Ces contrats d'affrètement en période creuse étaient donc courants, bien que l'organisateur ne soit pas toujours clairement identifié. Ici, les succès passés des croisières de Clark semblent avoir justifié sa mise en avant sur les brochures, ainsi que

⁴⁸⁰ *Idem*.

⁴⁸¹ *Timaru Herald*, rubrique « divers », Volume LXIV, Numéro 360, 25 juin 1901, page 4. Consulté sur le site *Paperspast* le 22 mai 2016.

⁴⁸² « *Clark's Cruise of the Celtic* », brochure de 1901/1902, collection privée.

dans le recueil souvenir de la croisière publié par la suite⁴⁸³. D'autres articles de presse saluèrent le succès de l'entreprise :

« Une remarquable et plaisante croisière est arrivé à son terme le 8 avril avec l'arrivée à Liverpool du *Celtic* de la White Star. Vers le début de l'année, le *Celtic*, qui est le plus gros navire au monde, a été affrété par M. F. C. Clark de New York, pour un voyage d'agrément en Méditerranée et au-delà. Huit-cents riches citoyens américains ont pris part à la croisière, qui a duré environ soixante jours. Quittant New York le 8 février, le *Celtic* a fait escale à Tanger, Alger, Constantinople, Alexandrie, Gibraltar, Malte, et divers ports de Grèce et d'Italie, arrivant à Villefranche début avril. Là, un grand nombre des passagers a quitté le *Celtic* pour partir en voyage sur le continent, tandis que les autres rentraient sur le navire jusqu'à Liverpool, et visiteront Londres et d'autres sites de Grande-Bretagne. À leur arrivée à Liverpool, les participants se sont dits très satisfaits de la croisière, qu'ils décrivent comme étant délicieuse, un succès du début à la fin. La somme payée par l'affréteur du *Celtic* est réputée être la plus importante jamais reçue pour un navire dans un tel contexte⁴⁸⁴. »

Les similitudes avec la croisière de *La Touraine* en 1895 sont évidentes : trajets similaires (après l'article cité ci-dessus, le *Celtic* devait en effet traverser l'Atlantique pour arriver à Queenstown le 22 avril), mais également même période, et même clientèle ciblée, à savoir de riches américains. La croisière fut également un succès, poussant à réitérer l'expérience, comme en témoigne une annonce parue dans la presse à la fin de l'année :

« Croisières Clark pour 1903. Par les navires affrétés spécialement *Kaiserin*, express de la North German Lloyd, et *Celtic*, de la White Star Line, plus gros navire en service. Les voyages les moins chers et les plus attrayants jamais offerts. [...]»⁴⁸⁵

⁴⁸³ MCREADY, H.C., et TYNDALL, H.M., *Cruise of the Celtic around Mediterranean, 1902, Souvenir volume*, New York, The Winthrop Press, 1902.

⁴⁸⁴ « *Wealthy Americans' Pleasure Cruise* », *Evening Star*, n°11594, 3 juin 1902, page 6. Consulté sur le site *Paperspast* le 22 mai 2016.

⁴⁸⁵ *San Francisco Call*, Volume 87, n°106, 14 septembre 1902, p. 27. Consulté sur le site *California Digital Newspapers Collection*.

Au sein de la White Star Line, l'opération fut également répétée à plusieurs reprises durant les mois de janvier à avril à bord du *Cedric*, de 1906 à 1911⁴⁸⁶. De même, l'*Adriatic* effectua une croisière à destination de la Méditerranée durant l'hiver 1911⁴⁸⁷. De la même manière, à partir de 1906, le *Caronia* effectuait des croisières méditerranéennes⁴⁸⁸.

De façon générale, néanmoins, il est difficile de tenir un compte-rendu précis des croisières effectuées par les trois compagnies avant la Première Guerre mondiale : les archives sont en effet lacunaires et les découvertes dépendent souvent en majorité du succès médiatique remporté par la croisière à l'époque. En cela, les croisières de *La Touraine* en 1895 et, plus encore, celle du *Celtic* en 1902, immortalisée par un ouvrage commémoratif de plusieurs centaines de pages⁴⁸⁹, sont d'heureuses exceptions.

Il est enfin à noter que, si aucune des compagnies étudiées n'eut à l'époque de navire spécialement dédié à la croisière, ce n'était alors pas le cas de toutes les compagnies maritimes de l'époque. L'allemande Hamburg America Line (HAPAG) eut en effet recours à des navires exclusivement destinés à cette activité, le plus notable étant le *Victoria Luise*, de 1910 à 1914. Il s'agissait alors d'une adaptation à des circonstances difficiles : mis en service en 1900 sous le nom de *Deutschland*, le paquebot devait à l'origine se distinguer par sa vitesse sur l'Atlantique Nord, et remporta rapidement le Ruban bleu. Néanmoins, cette vitesse engendrait pour les passagers des vibrations invivables, qui eurent raison de la carrière transatlantique du paquebot lorsque sa vitesse fut surpassée par des navires rivaux⁴⁹⁰.

De façon intéressante, la croisière fut ici le moyen pour la HAPAG de continuer à rentabiliser un navire encore jeune, mais déjà dépassé sur sa ligne régulière. Or, à partir des années 1920, cette pratique deviendrait courante et contribuerait à la diffusion de plus en plus massive du principe des croisières de luxe.

⁴⁸⁶ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 106.

⁴⁸⁷ *Idem*, p. 128.

⁴⁸⁸ HAWS, D., *Merchant Fleets in Profile, Cunard Line*, op. cit., p. 56.

⁴⁸⁹ MCREADY, H.C., et TYNDALL, H.M., op. cit.

⁴⁹⁰ HAWS, D., *Merchant Fleets in Profile, The Ships of Hamburg America, Adler and Carr lines*, op. cit., 1980, p. 69.

3.32 Quand la crise s'installe

Dès les années 1920, avec la baisse du trafic consécutive aux quotas de migrants, les croisières devinrent en effet un bon moyen de rentabiliser la navigation. Si les compagnies françaises et britanniques eurent toutes recours aux croisières, elles eurent également parfois l'occasion de se livrer à des expériences plus ponctuelles en la matière, toujours en quête d'une meilleure rentabilité en période difficile.

3.321 Profiter de la Prohibition : les « croisières pour nulle part »

Un premier type, particulièrement original, émergea de la Prohibition, principalement en 1929, afin de limiter les effets de la crise économique. Il s'agissait de ce qui était alors surnommé « *cruises to nowhere* », des « croisières pour nulle part » qui avaient en réalité pour but de permettre aux Américains prêts à en payer le prix de s'alcooliser dans les eaux internationales. Les paquebots de la Cunard et de la White Star en escale à New York prirent ainsi l'habitude de quitter les quais vers 18 heures, avec à leur bord des passagers payant une dizaine de dollars chacun. Les fêtards étaient ensuite ramenés au port en début de matinée⁴⁹¹. Dans le cas de la White Star Line, il apparaît que les paquebots les plus imposants, donc les moins rentables en période de crise, l'*Olympic* et le *Majestic*, furent parfois affectés à de telles missions pendant une période d'une semaine, entre deux traversées régulières⁴⁹².

La participation à ces activités illégales ne se limitait pas à ces simples traversées, et l'équipage prenait régulièrement part à la contrebande d'alcool. Violet Jessop⁴⁹³, hôtesse à bord de l'*Olympic* durant cette période, confia ainsi dans ses mémoires :

⁴⁹¹ CHRINSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, op. cit., p. 114.

⁴⁹² DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 198.

⁴⁹³ Violet Jessop est passée à la postérité pour avoir survécu aux accidents qui touchèrent les trois géants de la classe Olympic. En 1911, elle se trouvait en effet à bord de l'*Olympic* lorsqu'il fut éperonné par le croiseur HMS *Hawke*, et, si le navire ne sombra pas, il dut subir d'importantes réparations. Un an plus tard, elle survivait au naufrage du *Titanic*. Enfin, engagée durant la Première Guerre mondiale comme infirmière volontaire, elle servait à bord du *Britannic*, troisième navire de la série, lorsqu'il sombra suite à une explosion alors qu'il remplissait le rôle de navire hôpital. Jessop consigna ses souvenirs dans ses mémoires. Une autre personne put se targuer d'une expérience similaire, le

« Parmi les nombreux services rendus par les membres du département d'avitaillement se trouvait la nécessité de connaître l'art de « l'esquive des douanes ». On nous sollicitait comme s'il relevait de notre travail quotidien d'aider, conseiller, et souvent assister les passagers à cacher leur « gnôle » alors que nous approchions de New York.

Tout cela était tellement fantastique. C'étaient des membres de la haute société, des piliers de Wall Street, des sénateurs, des avocats, des débutantes, des tricheurs professionnels, tous avec à l'esprit le même problème alors que nous approchions des rivages américains. Dans ces circonstances, il n'est pas étonnant que nos hommes, et même nos femmes, se soient prêtés à l'exercice, contre rémunération. [...]

Un petit groupe de stewards qui faisait tourner une très profitable affaire de liqueurs n'eut pas cette chance, lorsqu'un jour il fallut aller chercher d'urgence un cercueil à la cale et que leur cache fut découverte⁴⁹⁴ ... »

En période de crise, tous les moyens étaient bons pour attirer une clientèle fuyant les lois américaines et diminuer, quoique légèrement, les pertes des navires.

3.322 Quand les croisières compensent les difficultés de la crise et d'une fusion difficile

Ces pertes, en effet, étaient souvent massives. Les archives de la Cunard Line comportent à cet effet une source inestimable qui fait mention, à partir des années 1920, des recettes et dépenses de chaque navire pour chaque rotation, permettant de savoir quels navires étaient les plus rentables. Sur une année classique de la période « post migrations », 1925, on constate ainsi que durant l'été (juillet, mais surtout août et septembre), presque tous les navires rentabilisaient systématiquement leur rotation. La plupart de moins d'une dizaine de milliers de livres, mais, dans le cas des trois express, nettement plus : le vieillissant *Mauretania* dégagea durant chaque rotation de l'été un peu plus de 20 000 livres, *l'Aquitania* parfois deux fois plus, et le navire amiral de la compagnie, l'imposant *Berengaria*, dégageait pour chaque traversée des bénéfices oscillant entre 35 000 et 45 000 livres. Durant les mois d'hiver,

chauffeur Arthur John Priest, qui survécut en plus aux naufrages de *l'Alcantara* et du *Donegal* durant la guerre.

⁴⁹⁴ JESSOP, V., commenté et préfacé par MAXTONE-GRAHAM, J., *Titanic Survivor*, Sheridan House, New York, 1997, p. 190.

en revanche, la plupart des navires étaient généralement déficitaires, sauf les trois express, aux bénéfiques bien plus réduits : lors de sa rotation du 25 novembre au 12 décembre, le *Berengaria* ne rapportait en effet plus que 3 540 livres sterling à la compagnie ; dix fois moins que ses pires voyages durant l'été. Il convient alors de préciser que ladite rotation avait coûté un total de 76 210 livres pour 79 750 de recettes. Durant le mois de janvier suivant, même l'*Aquitania* encaissait un déficit de 11 000 livres durant une de ses rotations, signe de période creuse⁴⁹⁵.

Cette tendance générale, avec des périodes de très fortes recettes durant l'été qui compensent les déficits engrangés pendant l'hiver, notamment par les petits navires des lignes secondaires (notamment le Canada, dans le cas de la Cunard), se retrouve encore durant les années de crise. Néanmoins, la différence entre les mois d'été et ceux d'hiver se creuse de plus en plus. Ainsi, en juillet 1930, le *Berengaria* ne rapportait plus que 10 000 à 17 000 livres de bénéfiques, et l'*Aquitania*, 14 000. Au mois d'août, une des rotations du vieillissant *Mauretania* ne rapportait plus que 2 500 livres, dix fois moins que cinq étés plus tôt, et, de façon générale, les chiffres de cette année marquent une nette baisse, malgré quelques très bonnes traversées⁴⁹⁶. L'année suivante, de janvier à mi-avril, seules deux traversées dégageaient un bénéfice, navires express compris⁴⁹⁷. Enfin, les chiffres de 1932 sont encore plus édifiants : les recettes se révèlent toujours nettement inférieures aux estimations de l'entreprise et, même au cœur de l'été, les traversées furent quasiment toutes déficitaires. Les bénéfiques, lorsqu'il y en eut, ne dépassèrent presque jamais les 5 000 livres⁴⁹⁸.

Or, si les traversées sont coûteuses, en combustible, et en salaires (les dépenses augmentant proportionnellement à la taille du navire), un navire à quai continue malgré tout à coûter de l'argent, en entretien, en assurances... Dans ce climat du début des années 1930, il fallait donc se résoudre à détruire les navires les moins rentables, mais ce choix ne pouvait être envisagé pour des paquebots récents, dont la construction était loin d'avoir été amortie. Dans ce dernier cas, la croisière était la solution la plus abordable : elle permettait de continuer à faire tourner le navire, ce qui impliquait donc une clientèle qui, même si elle ne rapportait pas de bénéfices sur ce

⁴⁹⁵ D42.GM7.5 (LPU).

⁴⁹⁶ D42.GM7.8 (LPU).

⁴⁹⁷ *Idem*.

⁴⁹⁸ D42.GM7.9 (LPU).

voyage-là, pourrait être fidélisée. Aussi, la croisière n'avait pas pour but de se substituer à la ligne de l'Atlantique Nord, mais bien de permettre aux compagnies de continuer à attirer des gens à bord de leurs navires durant des traversées classiques, et de diminuer les dépenses durant les périodes creuses, en vertu du principe selon lequel un navire en mouvement avec à son bord des passagers, même déficitaire, coûtait moins cher qu'un navire vide et à quai.



Affecté quelques années à la ligne canadienne de la White Star, le *Calgaric* fut rapidement consacré exclusivement à des croisières, dans le contexte difficile de la crise économique.

(Wikimedia Commons, domaine public)

La ligne canadienne de la White Star Line offre en la matière un exemple intéressant. En effet, si la compagnie tenta d'exploiter une ligne régulière à destination de Montréal, elle peina toujours à la maintenir, surtout en période de crise. Les années 1920 virent la compagnie multiplier les navires sur cette ligne. Outre le *Megantic*, déjà en service avant-guerre, elle y introduisit le *Doric* et le *Laurentic* (II) en 1923 et 1927, ces deux navires étant les deux seuls construits pour la compagnie durant cette décennie. Enfin, en 1927, furent ajoutés deux navires fournis par le nouveau propriétaire de la compagnie, Lord Kysant, qui les avait retirés de sa Royal Mail : le *Calgaric* et l'*Albertic*. À ces cinq navires s'ajouta également un temps le *Regina*, navire

oscillant entre les différentes compagnies de l'International Mercantile Marine Company⁴⁹⁹.

Or, la ligne était bien trop chargée, et la concurrence bien trop rude. Ainsi, le *Calgaric* et l'*Albertic* cessèrent leur service régulier à partir de 1930. Dans le cas de l'*Albertic*, il est vraisemblable qu'il n'ait plus jamais servi ensuite, même s'il ne fut démoli qu'en 1934⁵⁰⁰. Le *Doric* quitta la ligne canadienne en 1932, et le *Laurentic*, dernier navire à y être affecté, fut retiré en 1934⁵⁰¹. Tous ces navires étaient jeunes : la durée d'usage d'un paquebot est généralement de 25 ans ; or, la plupart de ces navires n'avaient qu'une dizaine d'années, parfois même moins. Il fallait donc les rentabiliser à tout prix.

C'est ainsi que ces navires furent affectés à diverses croisières : dès 1930, les rares rapports techniques faits au conseil d'administration de la White Star encore existants mentionnent ainsi des dispositions prises pour l'approvisionnement de l'*Adriatic*, du *Calgaric* et du *Laurentic* durant des croisières au départ de New York, notamment à destination des Antilles et de la Méditerranée⁵⁰².

Parfois, ces croisières émanaient d'organismes extérieurs. Le *Calgaric*, par exemple, fut affrété par Lord Baden-Powell et son épouse pour offrir à un groupe de scouts une croisière en mer du Nord, durant l'été 1933⁵⁰³. Comme souvent, cette croisière fit l'objet d'un recueil de souvenirs la racontant et l'illustrant en détail⁵⁰⁴. L'opération fut vraisemblablement réitérée l'année suivante, l'auteure ayant ensuite publié un nouvel ouvrage mentionnant, cette fois-ci, l'*Adriatic*, alors également en fin de carrière et affecté à des croisières⁵⁰⁵.

En outre, à la même époque, tous les affrètements étaient bons pour tenter de rentabiliser ces navires réduits à l'inutilité. Ainsi, le *Laurentic* fut affrété en mars 1934 pour transporter 700 pèlerins entre Dublin et Rome en vue des fêtes de Pâques. Alors

⁴⁹⁹ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 139.

⁵⁰⁰ DE KERBRECH, *op. cit.*, p. 214.

⁵⁰¹ *Idem*, p. 218.

⁵⁰² ASC12.2.1 (LPU).

⁵⁰³ Sur cette traversée, les archives nationales britanniques indiquent dans leur base de données un ensemble d'objets et de documents conservés par un des passagers, disponible à la cote DSO 96/10 du Cumbria Archive Center de Carlisle.

⁵⁰⁴ KERR, R., *The Cruise of the Calgaric*, Londres, Girls Guides Association, 1933. Consultable en ligne sur <http://www.spanglefish.com/calgaric/>

⁵⁰⁵ KERR, R., *The Cruise of the Adriatic*, Londres, Girls Guides Association, 1934.

qu'une attention toute relative était jusque-là portée aux cultes à bord⁵⁰⁶, une dizaine d'autels fut installée sur le paquebot pour l'occasion afin que les prêtres puissent accomplir leur office⁵⁰⁷. En 1936, le *Lancastria* fut affecté à une mission similaire pour le compte de la Cunard-White Star Line désormais formée⁵⁰⁸.

Cette fusion fut, justement, un réel casse-tête pour les deux compagnies, qui se retrouvaient avec un nombre de navires bien trop important pour être viable, surtout en période de crise. Ainsi, les années 1934 à 1936 virent la disparition progressive de plusieurs navires importants, jugés inexploitable et trop anciens, comme le *Mauretania*, l'*Olympic*, l'*Homeric*, le *Majestic*, tous navires qui avaient jusque-là survécu durant les années 1930 en effectuant un maximum de croisières⁵⁰⁹. En général, ce furent surtout les navires de la White Star qui furent écartés en priorité, celle-ci étant minoritaire dans la nouvelle entreprise : le *Calgaric* et l'*Albertic*, par exemple, furent rapidement envoyés à la casse malgré leur jeune âge⁵¹⁰.

Le cas du *Doric*, en revanche, témoigne de cette orientation nouvelle vers des croisières : lors de la fusion, en 1934, il n'avait que onze années de service derrière lui. Navire surnuméraire mais encore jeune, il fut donc affecté à des croisières à tarifs touristiques très réduits : 12 livres sterling suffisaient pour un voyage de treize jours⁵¹¹. Le *Doric* qui avait acquis une grande popularité auprès des jeunes couples, au point d'obtenir le surnom de « navire de Cupidon », aurait-il poursuivi ainsi une carrière de paquebot exclusivement consacré aux croisières, ou, la crise passée, serait-il redevenu un paquebot d'appoint sur les lignes régulières ? Il est impossible de le dire : en septembre 1935, lors d'une croisière au large du Portugal, il fut endommagé par une collision avec un cargo de la compagnie des Chargeurs réunis. Les dépenses nécessaires à sa réparation poussèrent alors la compagnie à le vendre à des démolisseurs⁵¹².

⁵⁰⁶ Voir 3.213.

⁵⁰⁷ DE KERBRECH, *op. cit.*, p. 218.

⁵⁰⁸ D42.B2 (LPU).

⁵⁰⁹ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 180-181.

⁵¹⁰ *Idem.*

⁵¹¹ DE KERBRECH, *op. cit.*, p. 206.

⁵¹² EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, p. 227-231.

De façon générale, lorsque le navire n'était plus rentable, la croisière à elle seule pouvait difficilement compenser. C'est ainsi que le *Laurentic* fut lui aussi mis en vente dès 1936, alors qu'il n'avait servi que neuf ans⁵¹³. Finalement retiré de la vente, il ne fut néanmoins jamais remis en service commercial et n'eut plus qu'un rôle militaire lors de contrats avec la Royal Navy, contexte dans lequel il sombra en 1940⁵¹⁴.

3.323 La croisière, outil de la Transat pour séduire la clientèle française

Face à la Cunard-White Star Line, la Compagnie générale transatlantique fut soumise aux mêmes problèmes, la question de la fusion en moins. Elle dut en effet elle aussi faire face à la question des navires devenus surnuméraires dans le contexte de la baisse forte du nombre de passagers sur l'Atlantique. On retrouve, notamment à travers les rapports du conseil d'administration, les mêmes réponses à ce problème.

De la même manière que pour les compagnies britanniques, les premières croisières apparaissent avant même la crise, pour rentabiliser les navires durant la morte saison : c'est le cas avec le *France* de 1912, qui, en 1928, est désormais dépassé par les plus récents *Paris* et *Île-de-France*. Le rapport du conseil d'administration de 1929 put ainsi indiquer :

« En vue d'assurer à notre paquebot de luxe France une exploitation meilleure pendant la morte-saison, nous l'avons affecté au début de l'année, à une série de trois croisières de New-York sur le bassin méditerranéen. La réussite de ces croisières nous a amenés à les renouveler en 1929⁵¹⁵. »

De telles croisières furent également renouvelées en 1930 et 1931, et en 1932, le *France* effectuait également des croisières aux Antilles, avant d'être finalement démoli fin 1934, en prévision de l'arrivée du *Normandie*⁵¹⁶.

En 1932, le rapport du conseil d'administration consacrait désormais toute une partie aux croisières, exprimant leur nécessité en temps de crise dans le cadre du remaniement total de l'entreprise :

⁵¹³ D42.B2 (LPU).

⁵¹⁴ DE KERBRECH, *op. cit.*, p. 219-220.

⁵¹⁵ Rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale de 1929, 1997 004 5210 (AFL).

⁵¹⁶ 1997 004 6083 (AFL).

« La Compagnie générale transatlantique ne pouvait rester à l'écart du mouvement [...]. Mais de plus elle avait un intérêt majeur à se faire connaître et apprécier des Français, et à rallier, pour la défense de son pavillon, l'opinion publique souvent ignorante de la marine marchande, de son importance dans la vie nationale et internationale et de ses difficultés.

Aussi dès notre prise en main des services, avons-nous organisé des croisières que nous avons multipliées en 1932. Par ce moyen, la compagnie s'est fait connaître et nous croyons pouvoir dire qu'elle s'est fait apprécier. Ce résultat est d'autant plus intéressant qu'il a été obtenu sans frais puisque de courtes croisières entre deux grands voyages permettent d'utiliser nos unités de long-cours sans les armer spécialement pour ce trafic, et par conséquent d'une manière très économique⁵¹⁷. »

Les buts de l'opération sont exprimés ici clairement : continuer à assurer une bonne réputation à la compagnie en maintenant sa présence, tout en minimisant les coûts, en intégrant ces croisières au planning habituel des navires. L'année suivante, le rapport témoignait d'une amplification de l'opération :

« Les résultats satisfaisants obtenus en 1931 par nos croisières, au départ de France, nous ont engagés à intensifier, en 1932, cette branche de notre activité d'où votre Compagnie retire un triple avantage puisqu'elle économise ainsi les frais de désarmement d'un navire, qu'elle pare au chômage ou au licenciement du personnel, et qu'elle réalise enfin une active publicité, tant dans les ports étrangers que ses lignes régulières ne visitent pas, qu'auprès d'une nouvelle clientèle, française en majorité.

Une croisière à Pâques, en Adriatique, puis au cours de l'été deux croisières au Spitzberg et une en Baltique ont remporté plein succès. Nous avons donc organisé des voyages de courte durée, dits « croisière du week-end » permettant au grand public de goûter, pour un prix modique, au charme de la vie en mer, à bord de nos plus belles unités, et nous avons été heureux de constater la faveur avec laquelle furent accueillies ces excursions sur les côtes d'Angleterre, d'Irlande et de Hollande⁵¹⁸. »

⁵¹⁷ Rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale de 1932, 1997 004 5210 (AFL).

⁵¹⁸ Rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale de 1933, 1997 004 5210 (AFL).

Comme dans le cas du *Doric* avec ses croisières à bas prix, les croisières à petit budget de la Transat avaient donc pour but d'accueillir des passagers peu fortunés, contrairement aux initiatives habituelles, notamment au départ de New York. Ceci permettait de toucher une clientèle française qui, jusque-là, embarquait peu sur les navires, préfigurant la transition des années d'après-guerre, durant lesquelles les paquebots ne furent plus simplement des moyens de transport, mais également des lieux de divertissement de masse.

En période de crise, ces croisières se révélèrent particulièrement rentables, à un moment où les navires l'étaient de moins en moins. En témoigne toujours le rapport du CA à l'Assemblée générale de 1933, sur les recettes de l'année précédente, qui indique, après l'évocation de la forte diminution des recettes de la ligne transatlantique :

« En revanche, nous constatons un accroissement important des encaissements effectués au titre des croisières : leur produit atteint en 1932 près de quatre fois le chiffre de l'année précédente. Ce développement nous a paru justifier la présentation sous une rubrique séparée des recettes de cette branche de notre exploitation⁵¹⁹. »

Désormais convertie aux croisières, la Compagnie générale transatlantique continua à y avoir fortement recours une fois la crise passée : le *Paris*, notamment, dépassé après la mise en service du *Normandie*, y fut ainsi principalement consacré. Mais la croisière la plus notable de la compagnie est sans conteste celle du *Normandie* à Rio de Janeiro en 1938, qui permet une étude de cas portant en elle les germes des croisières modernes.

⁵¹⁹ *Idem.*

3.33 Vers les croisières de prestige : l'exemple du Normandie à Rio

À sa mise en service en 1935, le *Normandie* était avant tout focalisé sur la vitesse : navire le plus rapide du monde, il avait pour vocation de traverser l'Atlantique en un jour de moins que ses concurrents, ce qui constituait un argument de vente non négligeable. Néanmoins, la concurrence du *Queen Mary*, dès 1936, mit fin à cette suprématie. Pour que le *Normandie* puisse continuer sa carrière sous d'aussi bons auspices qu'à ses débuts, il fallait donc lui trouver d'autres atouts, et c'est avant tout vers le luxe que les dirigeants de la Compagnie générale transatlantique se tournèrent.

Exploiter un navire comme le *Normandie* est coûteux en carburant et en moyens ; or, les traversées d'hiver étaient peu rentables. Du reste, le *Normandie* n'en avait pas effectué à ses débuts : d'octobre 1935 à mai 1936, il était en effet de retour dans les chantiers pour résoudre un important problème de vibrations. En 1937, il ne débuta ses rotations que mi-mars, avec des traversées pour moins de 500 passagers (contre généralement plus d'un millier durant l'été)⁵²⁰.

Dans ces conditions, des croisières pouvaient être l'usage le plus judicieux que l'on puisse faire d'un tel navire durant les mois d'hiver. Néanmoins, hors de question de l'exploiter ici pour des voyages bon marché ou courts, qui auraient été bien trop coûteux pour ce qu'ils apportaient : un navire de l'ampleur du *Normandie* ne pouvait en aucun cas être utilisé pour les « croisières du week end » évoquées par le conseil d'administration de 1933⁵²¹. En revanche, les installations de luxe du paquebot s'adaptaient parfaitement à des croisières pour une clientèle très fortunée.

3.331 Une organisation peu évidente

Organiser des croisières ne s'improvise pas : il est en effet nécessaire de trouver des excursions pour les passagers, donc de nouer des contacts dans des ports souvent méconnus des compagnies transatlantiques. De plus, les paquebots de la ligne de l'Atlantique Nord sont conçus pour des voyages bien spécifiques qui n'ont rien à voir avec les croisières. Une traversée du Havre à New York, pour un navire tel que le

⁵²⁰ Rapports de voyage de 1935 à 1937, 1997 004 5115 (AFL).

⁵²¹ Rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale de 1933, 1997 004 5210 (AFL).

Normandie, durait généralement cinq jours. Même en supposant que le navire ait embarqué par précaution assez de combustible pour effectuer l'aller-retour, il n'en aurait en aucun cas eu la quantité suffisante pour un voyage de 22 jours comme celui qu'il effectua en 1938. Il était donc nécessaire, pour ce simple point, de prévoir du ravitaillement.

De même, les laveries du navire étaient équipées pour des traversées courtes : les besoins pour un voyage quatre fois plus long qu'habituellement sont évidemment différents et, sur un navire de grand luxe, ne peuvent être tout simplement écartés et ignorés. Le problème se posait d'ailleurs pour tous les navires transatlantiques destinés à des croisières : ainsi, les rares rapports conservés pour ce qui concerne la White Star Line évoquent notamment les soucis de laverie du *Calgaric*, vraisemblablement en vue de sa croisière de 1933⁵²².

Se posait enfin une dernière question, celle du climat. Les transatlantiques sont en effet conçus pour affronter le rigoureux Atlantique Nord, souvent froid et agité. Il était assez rare que les températures y soient élevées, et c'était au contraire la question du froid qui était avant tout traitée par les concepteurs. L'épopée du *Normandie* jusque dans l'hémisphère sud impliquait donc, également, de prendre en compte cet aspect.

Organiser une croisière ne consistait donc pas simplement à détourner le navire de sa route habituelle, aussi n'est-il guère étonnant que la compagnie ait fait appel à une entreprise spécialiste de ce genre d'événements, la société Raymond Whitcomb. Celle-ci était spécialisée dans ce genre d'événements : son nom apparaît dans de nombreuses affiches des années 1920 et 1930 vantant des croisières et expéditions touristiques à travers le monde. En 1938, au même moment que la croisière du *Normandie*, elle affrétait également le paquebot allemand *Bremen* pour une croisière autour du monde, au départ de New York, avec escale à La Barbade, Rio de Janeiro, Le Cap, Durban, Bombay, Ceylan, Singapour, Java, Bali, Manille, Hong Kong, dans le nord de la Chine, à Kobe, Yokohama, Honolulu, San Francisco, au canal de Panama, pour une arrivée à New York. Sur les 90 jours que comptait la croisière, plus d'une

⁵²² ASC12.2.1 (LPU).

quarantaine devaient en réalité être passés à terre, l'ensemble pour plus de 2000 dollars⁵²³.

Les rapports du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique ne contiennent aucune information spécifique au choix de ce prestataire, mais celui de 1938, sur l'année précédente, mentionne rapidement un contexte favorable :

« Nos croisières aux États-Unis trouvent dans le public américain une clientèle toujours plus nombreuse. Le chiffre de passagers embarqués est successivement passé de 2295 en 1935 à 4105 en 1936 et à 6092 en 1937. Ces croisières donnent d'heureux résultats tant au point de vue financier que pour la propagande de notre ligne dans le public américain⁵²⁴. »

Une source interne nous informe néanmoins quelque peu sur le rôle de cette agence, le rapport établi par un employé de la compagnie, nommé Quédec, afin de tirer toutes les conclusions possibles de la croisière. Sur le rôle de Raymond Whitcomb durant le voyage, l'auteur du rapport écrit :

« Nos relations ont été excellentes, une conférence nous réunissait à 10 h. tous les matins. Le staff Raymond Whitcomb est toujours très important à ce voyage il se composait d'un directeur, M. Pierre, de 4 assistants, de 2 hôtesse, de 2 professeurs de bridge, d'un conférencier, d'un prêtre catholique et du pasteur protestant, d'un banquier etc., au total 46 personnes voyageant gratuitement en faisant partie du staff.

Dans l'ensemble les passagers se sont déclarés satisfaits des services rendus par l'agence de voyage, parmi les personnes qui se sont signalées particulièrement à notre attention, signalons les professeurs de danse et de bridge qui ont très bien rempli leur rôle⁵²⁵. »

L'entreprise avait ainsi pour fonction non seulement d'organiser le voyage, mais également d'animer la traversée en fournissant aux passagers des divertissements conçus pour l'occasion. En effet, ici encore, il s'agissait d'occuper les voyageurs non pas pour cinq jours, mais pour vingt, impliquant de fait une plus grande préparation.

⁵²³ Annonce consultée dans le magazine *Life* du 22 février 1937, disponible sur Google Books.

⁵²⁴ Rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale de 1938, 1997 004 5210 (AFL).

⁵²⁵ 1997 004 6285 (AFL).

Le nom de Raymond Whitcomb apparaît également dans les bilans financiers de la croisière, qui se révèle profitable, quoique seulement grâce aux différences de valeur entre le dollar et le franc. Après avoir estimé les revenus de la traversée, Quédec explique ainsi :

« Si nous sommes satisfaits du résultat, la maison Raymond Whitcomb qui retient pour son compte 246 896 dollars, soit 7 millions 1/2, plus le bénéfice qu'elle aura fait sur les excursions organisées à terre, moins, il est vrai, la commission des agents et certains frais de publicité, considère que la croisière est également très réussie.

Il s'agirait de savoir si éventuellement nous serons à même d'organiser un voyage de cette envergure pour notre propre compte, sans avoir à passer par un intermédiaire compétent mais coûteux. L'agence de New York pourrait seule répondre à une question semblable si elle lui était posée⁵²⁶. »

Si tant est que la question fut posée, aucune réponse ne figure dans les archives étudiées. Bien que coûteux, le recours à une entreprise telle que celle-ci s'avérait certainement nécessaire au vu des difficultés inhérentes à l'organisation d'un tel voyage. Or, de telles difficultés, la Transat en rencontrait en nombre...

La question des fortes chaleurs à bord est de celles qui s'étaient posées dès le début : des mesures avaient été prises bien en amont, comme l'installation d'un auvent solide au-dessus des terrasses des deux suites de luxe du paquebot, durant l'hiver 1937-1938, quitte à nuire à la luminosité de ces somptueux appartements⁵²⁷. Malgré tout, de façon générale, tous les rapports de la croisière témoignent que la gestion de la chaleur en fut un des points noirs.

Ainsi, le rapport du commissaire adjoint fit part de très fortes chaleurs, nécessitant l'ouverture des portelones pour faire des courants d'air là où c'était possible. La situation évoquée se révèle même dangereuse, dans le cas du salon de coiffure :

« Au salon de coiffure, la chaleur a été intolérable. Les passagères ne pouvaient y séjourner, une s'y est évanouie. L'installation frigorifique qui nous avait été offerte à l'essai par une maison de New York n'a pu être faite

⁵²⁶ *Idem.*

⁵²⁷ OLLIVIER, F., *op. cit.*, p. 137.

faute de temps. L'autorisation ne nous est en effet parvenue que le 28 janvier, veille de notre départ. Nous avons revu le fournisseur à New York au retour. Il retire son offre d'installation gratuite mais se tient prêt à livrer les appareils à leur prix coûtant soit 800\$ [...]. Nous souhaitons que cette installation se fasse⁵²⁸. »

Encore une fois, la solution passait par l'installation de dispositifs spécifiques. Ici, l'offre gratuite du fournisseur new-yorkais doit être comprise dans son contexte : la clientèle de la croisière étant majoritairement américaine et, pour beaucoup, new-yorkaise, une telle installation lui aurait fourni une certaine publicité. La croisière terminée, celle-ci était bien moindre, d'où la disparition de son offre généreuse.

Mais les problèmes se retrouvèrent dans bien d'autres locaux ; ainsi, le rapport indique à propos du grand salon :

« Les protestations contre la chaleur dans le salon que nous avions prévues n'ont pas manqué de se produire dès qu'on a été dans la chaleur après le départ de Nassau. Des flacons ont eu leur bouchon qui a sauté dans les armoires près de la caisse⁵²⁹. »

Face à ce problème, la solution employée fut pour le moins artisanale :

« Après l'examen de la question, nous avons percé dans chacune des deux anciennes portes coursive tribord deux ouvertures une en haut et l'autre en bas, et placé à la partie inférieure de chacune un ventilateur refoulant sur un mélange de glace et de sel. Nous avons obtenu une amélioration très nette⁵³⁰. »

Néanmoins, cette aération très précaire ne fut sans conséquences désagréables, comme le releva Quédec dans son rapport :

« Les locaux communs ont été bien entretenus pendant toutes la croisière, les laques du grand salon et de quelques cabines ont beaucoup souffert. La suie de mazout a pénétré partout, au Grill et au fumoir principalement, ou les fenêtres étaient ouvertes⁵³¹. »

Même les fleurs eurent à en souffrir, avec ici encore la condamnation d'un prestataire extérieur :

⁵²⁸ Rapport de voyage du 5 au 27 février 1938 (1997 004 5116 AFL).

⁵²⁹ *Idem.*

⁵³⁰ *Idem.*

⁵³¹ 1997 004 6285 (AFL).

« Jardin d'Hiver - Pendant la durée de la croisière, l'aspect de ce local a été lamentable. À Rio le jardinier a acheté pour cinquante dollars de plantes vertes. À New York, à notre retour, il aurait acheté 320 dollars de fleurs. Je considère néanmoins que la maison Vilmorin ne mérite pas la somme de 40 000 francs qui lui a été allouée pour la durée de notre voyage (37 jours)⁵³². »

La question semble ici anecdotique ; pourtant, elle révèle à quel point entreprendre une croisière n'était pas une activité anodine pour une compagnie transatlantique. L'époque était encore loin, où les navires seraient conçus pour cette seule activité. Ainsi, même les employés de Raymond Whitcomb durent faire face à ces difficultés, comme en témoigne le rapport du commissaire adjoint :

« Nous n'avions pas à nous occuper du placement en cabine mais nous savons que les employés de Raymond Whitcomb ont eu de très grosses difficultés à calmer les passagers logés en cabines intérieures de Touristes. Les ventilateurs mobiles embarqués au Havre ont été précieux⁵³³. »

Durant la croisière, en effet, les passagers furent logés en classe « cabine » (première classe) et en classe « touriste », tout en ayant accès à la totalité du navire contrairement à la pratique habituelle. Les distinctions de classe n'avaient donc plus lieu d'être, sauf en ce qui concernait les cabines. Or, si le *Normandie* disposait d'une majorité de cabines de première classe avec vue sur la mer, bien des cabines de classe touriste n'avaient aucune ouverture et durent donc devenir de véritables étuves durant ce voyage. C'est ici le prestataire qui dut assumer son manque d'anticipation.

De même, la question du linge est un élément récurrent des récits internes de la croisière, au point de se voir consacrer une partie complète dans le rapport de voyage, en annexe du rapport du commissaire⁵³⁴. Des défaillances sont ainsi pointées, qui ont nécessité l'intervention d'une entreprise locale en complément du personnel embauché à bord pour l'occasion :

« Le service de pressing n'a pu satisfaire aux demandes. Il y avait bien trois ouvriers. Mais outre que les besoins de 1 000 passagers ont dépassé

⁵³² *Idem.*

⁵³³ Rapport de voyage du 5 au 27 février 1938 (1997 004 5116 AFL).

⁵³⁴ *Idem.*

largement la capacité de débit de notre atelier, la très grosse chaleur nous a obligé à interrompre le travail à plusieurs reprises et à refuser les complets et les robes.

[...]

Pour la blanchisserie, nous savions déjà que ce service serait extrêmement chargé. L'installation réalisée sur *Normandie*, la place dont nous disposions et le nombre de blanchisseuses embarquées semblait devoir être amplement suffisants. Il n'en a rien été. Malgré le très gros travail fait par les ouvrières travaillant de 5 heures à minuit, l'engorgement a été tel que bien avant Rio, nous ne pouvions plus accepter de linge. Alerté par sans-fil, notre agent nous a envoyé le représentant d'une grosse maison de Rio qui a pris 2 500 pièces de linge en retard et nous en a rendu seulement 2 000 au bout de 4 jours, le reste étant rapporté à bord sale⁵³⁵. »

Le personnel du *Normandie* était en effet confronté à un problème qui ne se posait pas durant les traversées transatlantiques : la gestion de besoins bien supérieurs en termes de blanchissage. Par sa durée, la croisière impliquait en effet de nouvelles problématiques qui nécessitaient des transformations d'importance. La blanchisserie du *Normandie* avait donc été adaptée en fonction, un local spécial étant aménagé en troisième classe pour l'occasion, et il avait été fait appel à une entreprise havraise, celle de « Mme Sabini », les rapports suggérant que la compagnie avait déjà fait appel à elle. Si le commissaire de bord se montra indulgent envers elle dans son rapport, confirmant qu'elle était « excellente blanchisseuse⁵³⁶ » tout en signalant quelques dysfonctionnements organisationnels, le rapport de Quédec est plus incisif :

« Je fais toutes réserves sur les capacités de Mme Sabini, dont le seul mérite est d'avoir recruté – par l'intermédiaire du « Phare de la Blanchisserie » – un personnel de métier, mais je suis convaincu qu'en s'adressant à Mme Etienne chargée de la lingerie du Havre, nous arriverions à d'aussi bons résultats et nous n'aurions pas à abandonner à une concessionnaire une part aussi importante de la recette⁵³⁷. »

Revient ici la question de la sous-traitance, que les agents de la compagnie, ici représentés par Quédec, cherchaient au maximum à éviter pour dégager un maximum

⁵³⁵ *Idem.*

⁵³⁶ *Idem.*

⁵³⁷ 1997 004 6285 (AFL).

de bénéfiques. Malgré tout, l'appel à ce genre d'entreprise externe se révélait nécessaire, tant pour l'organisation globale que pour des tâches ciblées mais vitales, car la compagnie n'avait tout simplement pas les moyens pratiques de tout faire elle-même. S'ouvrait donc à elle un nouveau défi, celui de mettre en place des mesures lui permettant, à terme, d'organiser ses croisières de façon totalement autonome ; car si, dans les années 1930, la croisière était encore uniquement une source de revenus d'appoint, elle deviendrait vitale dans les années d'après-guerre.

Un aspect qui, non sous-traité, posait également ses difficultés résidait dans la navigation. Une croisière implique en effet beaucoup de navigation proche des côtes, chose souvent malaisée avec un navire de l'ampleur du *Normandie* : en 2012 encore, le drame du *Costa Concordia* a prouvé que ce type de navigation n'était pas sans danger. Pierre Thoreux, commandant du *Normandie* à l'époque de cette croisière, l'expliqua dans ses mémoires :

« Vers le mois d'octobre 1936, la Direction générale de la Compagnie Transatlantique m'avait fait part de son projet de croisière pour *Normandie*. Il s'agissait de conduire ce magnifique navire vers la mer des Antilles et si possible jusqu'au Brésil (à Rio de Janeiro). C'était un projet d'une énorme portée publicitaire, et l'on me demanda d'en étudier les détails au point de vue de cette navigation très spéciale qui posait des problèmes de sécurité fort importants.

Le choix des escales était extrêmement délicat pour un navire de 313 mètres de long, d'un tonnage de plus de 80 000 tonnes, et d'un tirant d'eau de quelques 11 mètres⁵³⁸. »

Dans son rapport sur cette traversée, Thoreux put ainsi souligner la difficulté posée par la première escale du navire à Nassau :

« Cette escale est à éviter à l'avenir pour *Normandie*. Si l'ancre draguait ou si la chaîne cassait, on serait à la merci d'un retard de quelques minutes dans la mise en marche des machines⁵³⁹. »

De même, il évoqua également des difficultés à Trinidad, liées au débarquement des passagers et au ravitaillement en eau, en particulier à cause de la

⁵³⁸ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 210.

⁵³⁹ Rapport de voyage du 5 au 27 février 1938 (1997 004 5116 AFL).

distance de mouillage du navire par rapport à la côte : « Escale normale sauf en ce qui concerne la distance de terre. Il faut compter 50 minutes de tender et nos passagers s'en plaignent un peu⁵⁴⁰. » Néanmoins, de façon générale, les problèmes de navigation furent globalement réduits : l'expérience de Thoreux sur la ligne des Antilles et du Mexique ne fut probablement pas étrangère à cette réussite.

On constate ainsi les nombreuses difficultés sous-jacentes à l'organisation d'une telle croisière : les rapports internes font en effet mention d'un nombre inhabituel de petits problèmes qui se sont accumulés ainsi jusqu'à rendre l'entreprise véritablement complexe. Pourtant, celle-ci permettait à la compagnie d'engranger un prestige important.

3.332 La croisière, mission de représentation par excellence

La croisière de Rio était « un projet d'une énorme portée publicitaire », selon le commandant Thoreux⁵⁴¹. C'était en effet la principale valeur de ce genre d'initiative essentielle pour donner à la compagnie une notoriété nouvelle. La clientèle était principalement américaine, comme le décrit le commandant :

« La croisière s'annonçait comme un grand succès, malgré des prix qui, toutes proportions gardées, sembleraient aujourd'hui exorbitants. Les plus grandes familles américaines, les plus grands noms de la haute société figuraient sur la liste des passagers. Bien évidemment, il y avait peu de passagers français. En fait : il y en avait deux... M. l'ambassadeur de France d'Ormesson⁵⁴², qui ralliait son poste à Rio, et M. Edme Sommier⁵⁴³, qui a pu penser parfois qu'il retrouvait à bord quelques-unes de ses splendeurs de son château de Vaux.

Il y avait eu un tel afflux de demandes qu'il avait été décidé de faire une sélection très serrée dans leur choix. Étant donnée la classe exceptionnelle

⁵⁴⁰ *Idem.*

⁵⁴¹ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 210.

⁵⁴² Il s'agit ici d'André d'Ormesson, devenu ambassadeur de France à Rio en 1936.

⁵⁴³ Edme Sommier, fils d'Alfred Sommier (industriel enrichi par le commerce de sucre) était propriétaire du château de Vaux-le-Vicomte, dont il fit notamment rénover les jardins avec son épouse, Germaine Casimir-Perrier.

de nos passagers, on avait limité leur nombre à celui des passagers de première classe d'un voyage normal (soit un peu plus d'un millier).

[...]

Les femmes représentaient un très fort pourcentage des passagers. Il en est ainsi aux États-Unis. Les hommes retenus par leurs affaires... font des dollars et expédient des chèques à leurs charmantes femmes, dans toutes les parties du monde⁵⁴⁴. »

Il est vraisemblable que Thoreux se montre excessif en ne mentionnant que deux passagers français : ses mémoires sont, de façon générale, marqués par une certaine tendance à l'autosatisfaction et, certainement, à l'exagération. La liste des passagers montre ainsi que l'ambassadeur d'Ormesson était accompagné de son épouse et de son fils Jean. De même, Sommier (mal orthographié « Somier » dans la liste) y est accompagné de son épouse. On retrouve par ailleurs d'autres noms français à l'image d'un Henri Morin de Linclays. Néanmoins, la grande majorité des passagers étaient américains, et la liste était imprimée en anglais. De même, si Thoreux surestime certainement la part de femmes célibataires, la liste en révèle un nombre qui reste non négligeable⁵⁴⁵.

Cette tendance a déjà été évoquée plus haut : les croisières au départ de la France, courtes et bon marché, avaient pour but d'attirer la clientèle française, mais celles au départ de New York se destinaient à une clientèle très fortunée et principalement américaine. Rio était d'ailleurs, en cette fin d'années 1930, une destination prisée de la clientèle américaine, séduite en 1933 par le film *Flying Down to Rio*, marqué par la première apparition du duo formé par Fred Astaire et Ginger Rogers⁵⁴⁶.

Dans un but publicitaire, la Transat prit un soin particulier à assurer un important suivi médiatique à sa croisière. Le rapport de Quédec détaille ainsi une partie des dispositions qui furent prises pour l'occasion :

⁵⁴⁴ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 211-212.

⁵⁴⁵ Liste des passagers de la croisière à Rio, présentée dans les archives du site Paquebot-Normandie.net, référence LP-05.02.38/RIO PSB (<http://www.paquebot-normandie.net/lp-05-02-38-crois-rio.php>)

⁵⁴⁶ Le film a été diffusé en France sous le titre *Carioca*.

« M. J.C. Bernard, sa femme et 2 aides se trouvaient à bord dans les conditions fixées par un contrat. M. J. C. Bernard pense obtenir de bons résultats - il a vendu par anticipation une soixantaine de petits films dont la recette reviendra en partie à la Compagnie. Le bord et nos agents dans les escales ont fait l'impossible pour se rendre utiles à M. Bernard qui se déclare d'ailleurs satisfait.

Notre Représentant Général aux États Unis avait fait embarquer M. Et Mme Lavarre qui sont connus et qui ont pris un nombre considérable de photographies. M. Davidson qui était muni d'un billet « service » avait de son côté un contrat approuvé par notre Agence de New York et qui doit le mettre en rapport avec les principaux magazines américains.

Le photographe du bord par ailleurs a pris tant sur Normandie que dans les escales des vues fort intéressantes⁵⁴⁷. »

On le constate ici, l'impact publicitaire de la croisière ne devait pas se limiter aux seuls chanceux présents à bord : un maximum de photographies et de courts métrages devaient par la suite être diffusés, en particulier aux États-Unis. Ceci permettrait de faire la promotion des croisières de la Compagnie générale transatlantique, d'une part, mais aussi de surcroît de diffuser des images positives du *Normandie* et d'inciter les passagers transatlantiques potentiels à l'emprunter plutôt que ses concurrents. De ce point de vue, les photographies prises, notamment sur le pont, dans les chaudes mers des Antilles avaient sans aucun doute un potentiel bien plus important que les images qui auraient pu être prises sur le rigoureux Atlantique Nord...

Le rapport du commandant adjoint permet également de découvrir une autre forme de promotion, cette fois-ci diffusée en direct du paquebot :

« Deux broadcasts ont été faits par le bord avec retransmissions dans les États-Unis par l'intermédiaire de la Mutual Broadcasting Co. L'un a eu lieu le 6 février, le lendemain du départ ; l'autre le 12 au passage de la ligne. Excellents résultats confirmés par de nombreux amateurs ayant fait de la réception directe. La veille de l'arrivée à Rio, nous avons fait une émission très

⁵⁴⁷ 1997 004 6285 (AFL).

bien reçue. Mais la retransmission brésilienne sur 283 mètres était détestable et nous l'avons fait cesser⁵⁴⁸. »

La compagnie renouait ici avec ses initiatives prises lors du voyage inaugural du *Normandie*, trois ans plus tôt. Pour peu que ces programmes aient été conservés, ils n'ont pas été consultés. On peut cependant supposer qu'il s'agissait, ici encore, de faire partager aux amateurs de paquebots restés à terre l'ambiance de la traversée, comme l'avaient fait journalistes et chroniqueurs durant la traversée inaugurale⁵⁴⁹. Le fait qu'une des retransmissions ait été donnée le jour du « passage de la ligne » (l'Équateur) est significatif : ce jour-là, selon la tradition maritime, les volontaires furent « baptisés » par un marin habillé en Neptune (avec perruque, barbe et trident) dans la piscine extérieure du navire. L'événement, qui donna vraisemblablement lieu à des réjouissances, fut bien entendu photographié.

La vocation symbolique et publicitaire de la croisière dépassait néanmoins le cadre de la ligne transatlantique : il s'agissait également de conquérir le public sud-américain, susceptible d'emprunter les navires de la compagnie. À cette fin, les escales du navire furent conçues comme de véritables opérations de promotion, du paquebot lui-même, d'une part, mais aussi – comme toujours en ce qui concerne le *Normandie* – du savoir-faire français également.

Thoreux put ainsi raconter dans ses mémoires le passage des petites Antilles, accueilli avec ferveur par les populations locales :

« La navigation près des petites Antilles est une chose unique au monde. Sous un ciel sans nuages, par une mer d'huile ; nous défilions presque à toucher terre devant ces îles qui sont d'une beauté saisissante. Les habitants ayant été alertés par la radio, non seulement avaient arboré les couleurs françaises sur les bâtiments publics des grandes villes, mais même sur les maisons des plus modestes villages⁵⁵⁰. »

Cette pratique, que les anglophones nomment « *sail-by salute* » et qui est parfois qualifiée en français de « révérence » est commune dans la navigation, mais particulièrement risquée. Encore très pratiquée, notamment près des côtes italiennes,

⁵⁴⁸ Rapport de voyage du 5 au 27 février 1938 (1997 004 5116 AFL).

⁵⁴⁹ Voir 3.22.

⁵⁵⁰ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 213.

c'est elle qui est responsable du naufrage du *Costa Concordia*, le navire étant passé trop près de l'île du Giglio. En 2012 comme à l'époque du *Normandie*, l'espoir des retombées positives en termes d'image surpassait, de loin, les risques encourus par le navire.

C'est cependant l'escale à Rio qui fut au cœur de toutes les attentions, comme en témoigne notamment le récit de Thoreux :

« Depuis plusieurs jours, des trains complets amenaient des Brésiliens, désireux de visiter notre grand navire. Certains venaient de très loin, attirés également par les fêtes du Carnaval, qui durent souvent plusieurs semaines. Afin de ne pas trop déranger nos passagers qui, en définitive, étaient chez eux, j'avais fixé à un millier par jour le nombre de visiteurs autorisés à venir à bord. [...] Or, le soir du premier jour, le commissaire me fit savoir que ce nombre avait été très largement dépassé. [...]

Le deuxième jour, ce fut une foule évaluée à plusieurs milliers qui se présenta à la coupée. [...] Je menaçai de supprimer les visites et j'ordonnai une enquête discrète par deux gradés de mon navire.

Voici ce qui s'était passé : la foule sans cesse grandissante qui sollicitait des cartes avait inspiré quelques individus débrouillards qui avaient fait imiter nos cartes chez un imprimeur. [...] Les cartes furent saisies et les fraudeurs prirent la fuite. Ce fut une ruée des malheureux acheteurs qui vociféraient pour se faire rembourser. La police dut intervenir. L'ambassade fut mise en cause ! (qui n'y était pour rien)⁵⁵¹. »

Cette affluence s'expliquait notamment par la présence de nombreux français expatriés qui avaient parfois parcouru de longues distances pour venir voir le navire érigé en symbole du prestige national. Si Thoreux centra son récit sur le côté burlesque des fabricants de fausses cartes d'accès et minimise en partie les faits, son récit est corroboré et amplifié par le rapport qu'établit Quédec au sujet de l'escale de Rio, qui occupe plusieurs pages de son dossier :

« Les visites du navire dont le nombre avait été fixé à 2000 suivant un programme échelonné se sont élevées le premier jour à 7 ou 800, peut-être même davantage et sur la demande de Raymond Whitcomb, elles ont même

⁵⁵¹ *Idem*, p. 217-218.

dû être supprimées. Cette brusque décision a donné lieu à de multiples incidents, certains auraient même pu avoir de la gravité. [...]

À Rio, de nombreuses personnes, fonctionnaires principalement, ont des cartes permanentes d'accès à bord des navires, ces personnes ne paraissent pas avoir admis facilement l'émission de cartes particulières à la visite de *Normandie* et elles ont prétendu néanmoins venir à bord.

J'ignore si l'agent de la Cie des Chargeurs Réunis avait pris la précaution de prévenir la population de Rio et surtout des Provinces que le nombre de visiteurs serait limité [...] ; d'anciens combattants français seraient venus de régions parfois éloignées pour visiter *Normandie*, des trains spéciaux auraient été organisés etc⁵⁵². »

Est à nouveau mentionnée ici la question d'entreprises partenaires (ici la Compagnie des Chargeurs réunis, mieux implantée dans ce secteur et donc plus à même d'organiser le passage du paquebot), caractéristique du rapport de Quédec qui tentait de limiter au maximum les interventions extérieures dans la préparation de croisières futures. Plus encore, son rapport apporte un éclairage sur les conséquences politiques et médiatiques de l'événement, à l'échelle locale en particulier :

« En laissant évidemment de côté les exagérations, les mensonges qui ont été écrits au sujet de l'incendie de la vedette, de l'attaque d'une femme de diplomate par un officier français etc... on ne peut que regretter l'occasion qui a été donnée aux journaux d'établir une comparaison entre les visites organisées sur le *Rex* qui était à quai du 10 au 14 février, et celles de *Normandie* qui manifestement sont ratées.

L'agence des Chargeurs réunis, M. Marot, Raymond Whitcomb, l'Ambassade ont d'ailleurs fait seuls les frais de la polémique, il n'est en général ni question de la Compagnie générale transatlantique ni de *Normandie*. Les autorités brésiliennes qui ont été certainement enchantées d'être reçues officiellement par le commandant et les officiers du bord réussiront, je l'espère, à tempérer la presse qui était encore déchaînée le jour de notre départ de Rio⁵⁵³. »

Source destinée à un usage interne, le rapport de Quédec pouvait se permettre un récit plus réaliste des faits, bien qu'il insiste sur le peu de responsabilité de

⁵⁵² 1997 004 6285 (AFL).

⁵⁵³ *Idem*.

l'entreprise elle-même. Il apparaît néanmoins que la portée de ces troubles fut particulièrement importante localement pour que la compagnie s'en inquiète. Ainsi, Quédec joignit à son rapport les exemplaires de journaux du 19 février ayant localement fait mention des incidents : pas moins de douze titres sont mentionnés⁵⁵⁴.

L'implication des autorités locales, de l'Ambassade, et de l'entreprise américaine Raymond Whitcomb témoigne du caractère réellement international des troubles. Cette portée était encore renforcée par la comparaison avec le paquebot italien *Rex*, seul détenteur italien du Ruban bleu, symbole de la politique maritime initiée par Mussolini. À une époque où le patriotisme exacerbé s'exprimait également fortement dans la marine, la France venait vraisemblablement de perdre une bataille, d'autant que le *Bremen*, battant pavillon de l'Allemagne nazie, devait également faire escale à Rio durant la même période.

Ce rôle diplomatique de la croisière n'était en aucun cas accessoire et symbolique : durant le voyage du *Normandie*, les dîners officiels s'enchaînèrent. Dans ses mémoires, Thoreux mentionna ainsi une réception donnée par le gouverneur des Bahamas lors du court passage du paquebot à Nassau⁵⁵⁵.

Ce fut néanmoins l'escale à Rio qui remplit le plus amplement ce rôle : le rapport de Quédec liste ainsi les différentes festivités organisées entre le mardi 15 et le samedi 19 février. Le mardi à 15 heures, une quarantaine de journalistes étaient ainsi reçus au jardin d'hiver. Le mercredi midi était donné un « déjeuner des autorités » réunissant 200 personnes dans la salle à manger des banquets. Le même jour à 16 heures, 50 personnes étaient reçues au jardin d'hiver pour la réception d'Air France, avec qui la compagnie générale transatlantique avait des rapports privilégiés dans le cadre de l'expérimentation d'Air France Transatlantique. Le jeudi midi, deux déjeuners se déroulaient au grill, l'un pour les dix invités de l'ambassadeur de France, l'autre pour les quinze personnes du Touring Club du Brésil. Le même jour, à 15 heures, 40 personnes étaient invitées à la réception du consul fédéral, toujours dans le jardin d'hiver. Ce même soir, 400 personnes étaient invitées à une soirée dansante, chiffre finalement porté à 500 personnes d'après le rapport. Enfin, le vendredi midi se

⁵⁵⁴ *Idem.*

⁵⁵⁵ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 213.

tint un « déjeuner des autorités secondaires », et le soir, un dîner privé tenu par le ministre des finances brésilien⁵⁵⁶.

De ces festivités, Quédec tira le constat suivant :

« On doit dire, après avoir noté toutefois l'absence du président de la République, que ces différentes manifestations auxquelles neuf ministres ont assisté, se sont déroulées selon le programme qui avait été établi. Le grand déjeuner et la soirée ont eu le plus vif succès, j'ai noté en revanche un certain nombre de défections et un manque de cordialité au déjeuner du Touring Club, ainsi qu'à celui des autorités secondaires⁵⁵⁷. »

L'explication de cette absence présidentielle de Getúlio Vargas est donnée par les mémoires du commandant Thoreux qui revient sur un imprévu de dernière minute :

« La veille de l'arrivée à Rio de Janeiro, j'avais câblé à la Présidence de la République, pour inviter le président (M. Vargas) et sa famille à un dîner suivi d'une réception que je devais donner à bord. Je reçus une réponse très aimable me remerciant de mon invitation. À ma grande surprise, le chef de protocole s'excusait en me faisant savoir qu'un mouvement révolutionnaire avait pris naissance le jour même. Ce n'était pas de bon augure pour notre séjour et... je gardai pour moi cette nouvelle quelque peu inattendue. [...]

À peine arrivé au mouillage, le pilote monta à bord avec quelques personnalités officielles. Je demandai donc aussitôt des nouvelles de la révolution. Cette question sembla plutôt surprendre mes interlocuteurs. J'insistai en faisant allusion aux nouvelles reçues la veille.

-Oh ! me dit le pilote, il paraît qu'il y a eu des échauffourées autour du palais présidentiel mais, après quelques coups de feu échangés, tout est rentré dans l'ordre et, sauf dans le quartier de la Présidence, personne ne s'en est aperçu. En tout cas, tout est parfaitement calme ce matin, m'assura le chef de la douane⁵⁵⁸. »

Quelques mois plutôt, en effet, le Brésil avait connu un coup d'État et la formation de l'*Estado Novo* de Getúlio Vargas : si les événements mentionnés par

⁵⁵⁶ 1997 004 6285 (AFL).

⁵⁵⁷ *Idem*.

⁵⁵⁸ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 215-216.

Thoreux n'ont eu aucun effet, il est probable que, malgré tout, la tension était alors palpable.

Lors du voyage du retour, enfin, l'escale à Fort-de-France fut également l'occasion d'un dîner d'apparat avec les élites locales, rapidement décrit par Thoreux dans son rapport de voyage : « Banquet très réussi auquel assistent le Gouverneur de la Martinique, les notabilités des deux îles et des délégués de chaque corps de métier. Ce choix avait été fait par les soins du Conseil Général⁵⁵⁹. »

La croisière du *Normandie* avait donc ici bel et bien une vocation promotionnelle qui, dépassant les simples amateurs de marine, devait également plus largement vendre l'image française, selon la rhétorique développée dès les origines du navire.

Un incident fortuit permit également de mettre en lumière le navire comme objet de triomphe technologique, cette fois-ci, dans le domaine médical. Dès sa mise en service, en effet, le *Normandie* avait été pourvu d'installations médicales de grande ampleur. Tous les paquebots transatlantiques de grande taille disposaient depuis longtemps d'installations médicales, mais celles du *Normandie* tranchaient par leur modernité, avec la présence d'une véritable salle d'opération, de plus de soixante lits et de matériel dernier cri. Plusieurs pages rédigées par le docteur Joseph Bohec, longtemps médecin chef du navire, présentaient en détail cet hôpital dans un dossier maintes fois reproduit dans les archives de la compagnie⁵⁶⁰.

Sur un navire transportant plus d'un millier de membres d'équipage et des passagers en quantité souvent encore supérieure, les incidents médicaux pouvaient en effet survenir. Dans le cadre d'une croisière de longue durée, la probabilité en était encore plus forte. Ainsi, le rapport du médecin issu du rapport de voyage de cette traversée témoigne des dispositions prises pour aider les passagers à s'adapter au climat tropical :

« Des conseils prophylactiques ont été adressés aux passagers de la croisière, par la voie des journaux de bord, le *Normandie Record* de R.

⁵⁵⁹ Rapport de voyage du 5 au 27 février 1938 (1997 004 5116 AFL).

⁵⁶⁰ 1999 004 0920 (AFL), parmi les nombreuses cotes contenant ce rapport, parfois en plusieurs exemplaires.

Whitcomb et *l'Atlantique*⁵⁶¹ où à plusieurs reprises ont été publiés des avis médicaux et par la distribution de tracts. Cette propagande préventive en ce qui concerne l'exposition au soleil tropical, les conditions météorologiques spéciales, la ventilation, l'alimentation et l'eau semble avoir porté ses fruits. Nous n'avons eu à soigner que de rares cas [...]»⁵⁶² »

Pourtant, des problèmes plus graves se posèrent rapidement, comme en témoigne le rapport de Quédec :

« Deux passagères ont été opérées de l'appendicite à bord, dans des circonstances difficiles et qui ont fait l'objet de toutes les conversations. Deux passagers en mauvais état de santé ont abandonné la croisière à Rio et une autre passagère a été grièvement blessée à terre⁵⁶³. »

Les deux opérations de l'appendicite, complexes et rares à bord d'un paquebot, relevaient en effet de l'exploit médical. La première passagère à en être victime sembla être tirée d'affaire, et fut confiée à l'hôpital de Trinidad avec l'idée de la récupérer au retour, lors de l'escale à la Martinique où un autre navire de la Compagnie l'aurait transportée. Des complications survinrent néanmoins et l'Américaine mourut entre temps⁵⁶⁴.

Une autre passagère, jeune femme également américaine, dut également être opérée et put, pour sa part, se remettre facilement, bien que l'opération ait requis une transfusion sanguine. Dans les deux cas, l'opération se fit avec l'aide d'un passager, le docteur Samuels de New York : il s'agissait-là d'une habitude maritime incitant à faire appel aux compétences des passagers qui le pouvaient, habitude que l'on retrouvait d'ailleurs dans le secteur religieux⁵⁶⁵. Comme le dit Quédec, les interventions firent l'objet d'une grande attention de la part des passagers, attention que déplora le docteur Bohec dans son rapport :

« Ces interventions chirurgicales suscitèrent à bord une certaine émotion et des commentaires de nature plutôt extra-médicale. Le docteur

⁵⁶¹ *L'Atlantique* était le journal d'information publié quotidiennement à bord des transatlantiques de la Compagnie depuis l'introduction de la T.S.F.. On y retrouvait des informations d'ordre boursier, des actualités internationales, des publicités ainsi que des potins mondains sur la vie à bord et les activités prévues.

⁵⁶² Rapport de voyage du 5 au 27 février 1938 (1997 004 5116 AFL).

⁵⁶³ 1997 004 6285 (AFL).

⁵⁶⁴ Rapport de voyage du 5 au 27 février 1938 (1997 004 5116 AFL).

⁵⁶⁵ Voir 3.213.

Samuels fut obligé de faire une mise au point par l'intermédiaire du haut-parleur, manifestation publique que certains médecins américains considèrent comme trop publicitaire⁵⁶⁶. »

Au-delà de l'émoi suscité sur le moment, cette opération eut-elle un réel impact promotionnel ? Il est difficile de l'affirmer, mais cette opération réussie fit malgré tout rapidement partie des événements ajoutés à la « mythologie » liée au *Normandie*, en bonne part alimentée par la compagnie et son personnel. Ainsi, plus de vingt ans après, dans ses mémoires, Pierre Thoreux revenait sur le sujet, occultant totalement l'opération à l'issue mortelle pour se concentrer sur celle qui avait réussi :

« Le médecin du bord m'avisa qu'une jeune fille en plongeant dans la piscine était remontée en se plaignant d'un point de côté très douloureux. Il diagnostiqua une crise d'appendicite aiguë et me laissa entendre qu'une intervention serait probablement indispensable. Circonstance aggravante, cette jeune fille était sans parents à bord. Seul, son frère l'accompagnait. [...] Vers onze heures du soir le docteur me confirma que seule une opération pouvait sauver la jeune Américaine.

Un chirurgien passager m'offrit ses services. [...]. À 5 heures du matin, je pouvais câbler aux parents qu'elle était sauvée. [...] Cet incident se termina très bien. La jeune fille fut vite sur pieds et participa sans fatigue aux dernières excursions. À l'arrivée à New York son opération n'était plus pour elle qu'un mauvais souvenir⁵⁶⁷. »

La place octroyée par Thoreux à cet événement dans son récit, 25 ans après les faits donne à penser que l'opération fut sans aucun doute un événement dont il fut question dans les milieux maritimes et dont il put expérimenter l'effet durant ses années de carrière : le commandant d'un paquebot était en effet chargé d'un devoir mondain, et nul doute qu'il testa à sa table l'effet de nombre des anecdotes de ses mémoires. Celle-ci permettait d'afficher avec fierté le savoir-faire médical de son équipage, et plus encore, son dévouement : le jeune homme à qui la passagère devait son sang était en effet un marin français, et Thoreux insiste à plusieurs reprises sur ce point dans son récit, mêlant fierté nationale à la satisfaction d'une mort évitée.

⁵⁶⁶ Rapport de voyage du 5 au 27 février 1938 (1997 004 5116 AFL).

⁵⁶⁷ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 214-215.

D'un bout à l'autre donc, tout dans la croisière du *Normandie* fut prétexte à une mise en scène destinée, *in fine*, à assurer la publicité du navire et de sa compagnie voière, parfois, de son pavillon en général. La croisière du *Normandie* à Rio en 1938 fait en cela figure de cas d'école, version agrandie et magnifiée de toutes les croisières organisées en marge de la ligne transatlantique. Malgré sa réussite symbolique, la question du succès réel de la croisière reste à poser.

3.333 Quel bilan pour cette croisière ?

Dans son rapport destiné à établir le bilan de la croisière du *Normandie*, Quédec débuta par une analyse du bilan financier du voyage, en n'évoquant que les bénéfices. Si ce bilan est incomplet, une tendance importante s'en dégage néanmoins :

« La recette passages s'est élevée à 779 232\$ sur lesquels il reviendra à la compagnie 532 336 \$ ou bien en francs (le dollar à 30,48 cours du jour de notre départ de New York) : recettes « passages » 23 824 811 F - part de la compagnie 16 225 601 francs. Mais il y a lieu d'ajouter à ce chiffre de 16 225 601 les recettes des 17 chapitres secondaires différents et certains comme le bénéfice de Cave, le cover charge du grill, la recette du poste de T.S.F. à ce voyage-ci sont particulièrement importants.

[...]

À première vue, l'expédition laissera un certain bénéfice, il est inutile de dissimuler toutefois que les dévaluations successives de notre monnaie, nous auront en la circonstance beaucoup aidé, certaines dépenses, soldes, vivres approvisionnements étant en francs, il est de toute évidence qu'avec un dollar à 15 francs le navire ne serait pas arrivé à boucler son budget⁵⁶⁸. »

Ainsi, les bénéfices engrangés ne l'étaient que par la différence de valeur entre les deux monnaies : Quédec ne cache pas ce fait décevant qui s'explique par les importants investissements concédés pour la compagnie. Outre l'appel à différents prestataires à commencer par R. Whitcomb (qui, sur les plus de 16 millions de bénéfices, en retenait 7,5⁵⁶⁹), il avait fallu réaménager en partie le navire, prévoir un

⁵⁶⁸ 1997 004 6285 (AFL).

⁵⁶⁹ *Idem*.

approvisionnement particulier, et planifier l'événement de longue date. En effet, si l'on en croit les souvenirs, certes anciens et sujets à caution, de Pierre Thoreux, la croisière était en préparation depuis octobre 1936⁵⁷⁰.

Quédec confirma néanmoins que la croisière était un succès :

« Quoi qu'il en soit, la croisière a été très réussie, elle va laisser un bon souvenir à ceux qui l'ont accomplie et qui ne connaissaient pas la French Line ; quoi qu'on en dise, les incidents de Rio sont profondément regrettables. Toutefois cette croisière est au nombre des choses importantes qui ont été effectuées au cours de ces dernières années par notre compagnie⁵⁷¹. »

Outre la satisfaction de voir aboutir positivement le projet sur lequel il travaillait vraisemblablement de longue date, Quédec soulignait ici sans en parler directement l'importante portée commerciale de la croisière. Celle-ci n'était finalement qu'une gigantesque opération promotionnelle qui, en outre, avait eu pour effet secondaire de rapporter plus d'argent qu'elle n'en avait coûté. Analysée sous cet angle, la croisière, quand bien même n'aurait-elle engendré aucun bénéfice, n'en aurait pas moins été un succès ; qu'elle en rapporte, même par l'heureuse différence de valeur monétaire, était un plus fort appréciable pour l'entreprise.

Ceci explique que l'opération ait été renouvelée sans hésitation l'année suivante, du 4 au 28 février 1939. La C.G.T. n'était pas la seule à réitérer l'expérience, comme en témoigne un extrait du rapport de Thoreux, toujours commandant du *Normandie* : « Le 6 février à 8 heures, mouillé devant Nassau par très beau temps. [...] Le *Bremen* nous a devancés d'une heure et est en rade avec nous⁵⁷². »

Cette croisière est moins documentée que la précédente : contrairement à celle de 1938, il ne semble pas qu'elle ait fait l'objet d'un rapport détaillé comme l'avait fait Quédec. De même, dans ses mémoires, Thoreux ne la mentionne pas : d'une part, elle aurait été redondante et aurait gâché l'effet de la précédente dans son récit, mais en outre, 1939 fut pour lui l'année où, en mai, il dut quitter à regret le commandement du navire, aussi son texte privilégie-t-il cet événement. Reste donc avant tout le rapport

⁵⁷⁰ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 210.

⁵⁷¹ 1997 004 6285 (AFL).

⁵⁷² Rapport de voyage du 4 au 28 février 1939 (1997 004 5116 AFL).

de voyage habituel, ceux de toutes les traversées du *Normandie* ayant été conservés, chose peu courante dans les archives de la compagnie.

Dans celui-ci, Thoreux mentionne à nouveau les mondanités officielles auxquelles donna lieu la traversée, en soulignant leur caractère diplomatique et international :

« Nous recevons à déjeuner le gouverneur des îles Bahamas, Sir Charles Dundas, accompagné de Lady Dundas et des autorités de Nassau. Notre Directeur Général Adjoint Monsieur Laure fait un discours très applaudi, dans lequel il mentionne, comme geste symbolique, l'arrivée d'un grand navire français transportant des passagers américains, débarquant sur une île anglaise, unissant ainsi l'idéal commun qui rapproche les trois grandes démocraties. Reprenant ce thème, le gouverneur Sir Charles Dundas répond par quelques paroles de nuance très francophile et à 18 heures nous reprenons la route du large dans la direction du passage de la Mona⁵⁷³. »

Il en fut de même à Rio, où les festivités de l'année précédente semblent avoir été réitérées bien qu'aucun calendrier détaillé n'en ait été conservé :

« Un grand déjeuner, réunissant les membres du Gouvernement présents à Rio, avec leurs familles, a été donné le 16 février. Monsieur Laure y a pris la parole et son discours a été très applaudi. Le Ministre des Affaires Étrangères lui répondit en termes les plus cordiaux et les plus flatteurs pour le pays et le navire⁵⁷⁴. »

De semblables rencontres eurent également lieu sur le chemin du retour aux îles Barbades et à la Martinique⁵⁷⁵.

Si Quédec avait émis dans son rapport de 1938 le désir de se passer d'intermédiaires en cas de nouvelles croisières⁵⁷⁶, il semble que son souhait n'ait pas été entendu. En effet, le rapport de Thoreux pour la croisière de 1939 fait également mention du personnel de Raymond Whitcomb :

« Il n'est pas douteux que c'est aussi l'avis des dirigeants de Raymond Whitcomb, que cette croisière est un énorme succès dépassant largement

⁵⁷³ *Idem.*

⁵⁷⁴ *Idem.*

⁵⁷⁵ *Idem.*

⁵⁷⁶ 1997 004 6285 (AFL).

celui déjà très grand de l'année passée. Aucun incident n'est à déplorer. [...] Ce magnifique résultat est dû à l'effort de chacun et tous les services ont le droit de s'en enorgueillir⁵⁷⁷. »

La plupart des incidents mentionnés l'année précédente (surchauffe des locaux, blanchisserie défaillante, cohue à Rio) purent être réglés, faisant de la croisière un succès. L'aspect publicitaire, s'il semble éclipsé par les retombées à long terme de la croisière de 1938, ne fut pas ignoré. Le rapport du commandant mentionne ainsi les nombreux produits dérivés « *Normandie* » (porte-clés, médailles, carnets, albums...) dont plusieurs furent épuisés durant le voyage⁵⁷⁸.

Si aucun bilan financier n'apparaît dans les archives consultées, il semble une fois encore qu'il ait été suffisamment satisfaisant pour que l'entreprise envisage de renouveler à nouveau l'expérience. Dans son rapport, Thoreux énonça ainsi une liste de mesures à prendre pour les prochaines croisières, notamment en ce qui concerne la vitesse idéale pour économiser le combustible.

Surtout, Raymond Whitcomb se montra particulièrement enthousiaste :

« Le représentant de R. Whitcomb, M. Mygatt me disait que cette clientèle touchant, plus que l'année dernière, la grande masse voyageuse américaine, il était sûr d'avance que la croisière prochaine se vendrait admirablement grâce à l'énorme succès de celle-ci⁵⁷⁹. »

Il semblait donc acquis que le *Normandie* serait désormais annuellement affecté à de tels événements durant la période creuse du mois de février. L'opération était certainement appelée à prendre en ampleur, la compagnie réfléchissant alors à la mise en service d'un jumeau, le *Bretagne*, à mettre en cale en 1940 pour une entrée en fonction en 1944⁵⁸⁰.

Ces croisières n'eurent néanmoins jamais lieu : avec la marche à la guerre, le *Normandie* ne quitta plus le port de New York à partir de la fin d'août 1939, et y sombra en 1942, tandis que le *Bretagne* ne fut jamais mis en construction. Néanmoins, après-guerre, la pratique de la croisière en marge de l'Atlantique Nord devint une

⁵⁷⁷ Rapport de voyage du 4 au 28 février 1939 (1997 004 5116 AFL).

⁵⁷⁸ *Idem.*

⁵⁷⁹ *Idem.*

⁵⁸⁰ WILLIAMS, D.L. et DE KERBRECH, R., *Damned by Destiny*, op. cit., p. 169-177.

habitude, jusqu'à devenir une activité prépondérante pour les derniers transatlantiques de la compagnie, à l'image du *France*.

Réussites publicitaires permettant d'acquérir un prestige massif tout en évitant de laisser un navire reposer trop longtemps inutilement à quai, les croisières du *Normandie* illustrent les grands questionnements qui purent se poser aux dirigeants de compagnies maritimes durant le tournant de ces années 1930. La C.G.T. comme la Cunard et la White Star Line durent toutes appréhender cette nouvelle activité en marge de leur ligne phare, et souvent de façon intimement liée.

La croisière à Rio du *Normandie* n'était en effet pas une activité « à part », excluant la ligne de l'Atlantique Nord : elle s'inscrivait dans le cadre d'une politique cohérente et réfléchie et ce n'est pas sans raison que ces croisières débutaient à New York, et non au Havre : outre l'excursion à Rio et les images publicitaires qu'elle apportait, il s'agissait en effet de séduire les riches américains et de s'assurer que, lors de leur prochaine traversée transatlantique, ils choisiraient la compagnie.

Conclusion de la troisième partie

Afin de conclure cette partie sur la manière dont les compagnies s'adaptèrent aux changements de la société et, donc, de leurs clientèles, il convient d'insister sur la similitude globale des situations de part et d'autre de la Manche. La question des migrants apporte en la matière une illustration qui ne relève pas, au premier abord, de l'évidence. En effet, s'il a souvent été tenu pour acquis que la Compagnie générale transatlantique et, de façon générale, la France, s'étaient tenues en retrait en ce qui concerne l'exploitation de ces flux, ce travail a démontré à quel point l'entreprise française avait fait tout son possible pour combler son retard et n'avait en aucun cas délaissé ce secteur. Elle fut donc, autant que les autres, confrontée aux problématiques suscitées par le transport des migrants et les législations concernant tant les conditions de voyage que le nombre de voyageurs.

De la même manière, l'évolution des clientèles aisées fut affrontée partout de la même manière : des deux côtés de la Manche, les compagnies mirent en place des services économiques lents de « *cabin ships* » et firent émerger une « classe touriste »

destinées aux classes moyennes de plus en plus importantes. De la même manière, les trois compagnies durent s'adapter à l'évolution des modes de vie et de distraction, la question des salles de bain individuelles étant une bonne illustration de ces mutations. Toutefois, si les tendances étaient les mêmes, il convient de signaler que la Compagnie générale transatlantique sut réellement se distinguer sur le terrain du luxe, dans la continuité de l'identité symbolique propre qui a été étudiée dans la partie précédente. L'introduction de lieux de culte, l'accent mis sur les arts français et, plus encore, sur la gastronomie, permirent à la compagnie de séduire un public précieux pour sa réputation, quand elle partait perdante en ce qui concernait la quantité.

De la même manière, la question de l'exploitation des navires en temps de crise, et donc des croisières, se posa pour les trois compagnies de la même manière. Toutes cumulèrent un double programme avec, d'une part, des croisières à bas prix destinées à la classe moyenne, rentabilisant les navires secondaires autrement inactifs, et d'autre part de majestueux voyages exotiques pour grands paquebots, savamment mis en scène, dont l'apogée fut la croisière à Rio du *Normandie*, en 1938, succès suffisant pour être réitéré l'année suivante.

Actrices de la mondialisation, les compagnies maritimes furent, sans distinction de nationalités, soumises aux mêmes aléas et aux mêmes questionnements pour séduire leur clientèle. Malgré cela, leurs réponses, similaires dans leur globalité, surent développer des spécificités dans le détail, dépendant de leur position, dominante ou non, sur la ligne. L'adaptabilité resta dans tous les cas le maître mot, la ligne de l'Atlantique Nord étant, plus que toute autre, fluctuante. Mais celle-ci posait également d'autres problèmes bien plus sérieux en matière de sécurité : si les compagnies rivalisèrent d'ingéniosité pour attirer à elles les passagers, elles devaient également s'assurer de leur arrivée à bon port.

4. L'enjeu de la sécurité

La question de la sécurité en mer est, sans conteste, l'aspect le plus important en matière de gestion d'une compagnie maritime. C'est particulièrement vrai sur l'Atlantique Nord, océan réputé pour sa dangerosité. Bien des navires ont disparu sur cette route sans même laisser de traces durant le XIX^e siècle, et l'avènement de la télégraphie sans fil, si elle a sorti les navires de leur isolement, ne les a pas pour autant dispensés des risques inhérents à toute traversée.

Si les aspects évoqués dans les chapitres précédents étaient essentiels pour la communication des entreprises et leur prospérité, la sécurité était pour sa part incontournable pour leur simple survie. Plusieurs compagnies ont, en effet, eu la malchance de connaître un ou plusieurs naufrages qui suffirent à les détruire. C'est ainsi le cas de la Collins Line qui ne survécut pas aux naufrages successifs de deux de ses fleurons, l'*Arctic* et le *Pacific*, en 1854 et 1856¹. La White Star Line avait également été victime de naufrages très meurtriers, celui du *Tayleur* en 1854, et surtout celui de l'*Atlantic* en 1873 (qui conserva pendant plusieurs décennies le triste record du plus lourd bilan humain) mais, à chaque fois, la compagnie n'eut pas à en supporter la responsabilité². De même, le naufrage du *Ville du Havre*, en 1873 également, bien que meurtrier, ne cause pas la fin de la Compagnie générale transatlantique³.

Néanmoins, même lorsqu'ils ne mettent pas leur survie en danger, les naufrages portent des coups très lourds aux compagnies, tant d'ordre financier (bien souvent, les navires sont mal assurés) que commercial (les compagnies doivent, logiquement, retrouver la confiance des passagers). Il est ainsi indéniable que la Cunard disposa, durant toute son existence, d'un argument de poids en ayant la possibilité d'affirmer qu'aucun passager n'avait trouvé la mort sur un de ses navires en temps de paix.

Durant la période étudiée, si l'on excepte les dommages de guerre particulièrement nombreux, la White Star Line et la Compagnie générale

¹ WHITNEY, R., « The Unlucky Collins Line », *American Heritage*, vol. 8, n°2, février 1957.

² ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 10-11 et p. 58.

³ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 89-90.

transatlantique furent victimes de plusieurs naufrages très médiatisés, aux issues tantôt heureuses, tantôt dramatiques. On peut ainsi citer la disparition, toujours mystérieuse, du *Naronic* en 1893, celle du *Ville de Saint-Nazaire* en 1897 ; le très meurtrier naufrage de *La Bourgogne* l'année suivante, le naufrage du *Republic* en 1909, et celui du *Titanic* en 1912.

Les naufrages de *La Bourgogne* et du *Titanic* ont cela de commun que la mort de nombreux passagers américains poussa les États-Unis à mener leurs propres enquêtes, suscitant la désapprobation franche des compagnies concernées et de leurs nations. À travers l'exemple de *La Bourgogne*, mais surtout du *Titanic*, il est possible de voir émerger une prise en compte des enjeux de sécurité de plus en plus intense ; prise en compte qui concerne également la Cunard Line, qui était loin d'être exempte de pratiques à risques.

Dans un deuxième temps, il est important de revenir sur la révolution technologique de la période étudiée : l'arrivée de la télégraphie sans fil sur les navires. Véritable bouleversement des pratiques, elle permet aux paquebots de sortir de leur isolement et passe rapidement du statut de simple service à destination des passagers à celui d'outil vital. Le rôle primordial qu'elle joue au cours des naufrages du *Titanic* et surtout, avant lui, du *Republic*, contribue à ancrer définitivement cette pratique.

Enfin, il convient d'étudier une peur méconnue et pourtant centrale chez les compagnies maritimes : celle de l'incendie. Un navire est en effet un lieu où ce genre d'incident peut rapidement prendre une tournure fatale, l'eau étant une solution plus dangereuse qu'efficace. Si le problème est déjà connu au début du XX^e siècle, il devient un incontournable dans les années 1930, alors que de plus en plus de navires s'embrasent, avec des conséquences parfois dramatiques⁴. Il est alors intéressant de voir de quelle manière les compagnies y réagissent, de part et d'autre de la Manche.

⁴ Ainsi, l'incendie du *Georges Philippar*, lors de son voyage inaugural en 1932, cause la mort de plusieurs passagers dont le journaliste Albert Londres.

4.1 Les compagnies face aux naufrages

Les grands naufrages suscitent généralement une attention aussi forte qu'elle est indésirable pour les compagnies qui en sont l'objet. Le nombre de références faites au *Titanic*, tant dans la culture populaire que dans le langage même, notamment politique⁵, prouve à quel point, même après un siècle, une catastrophe maritime peut encore marquer les esprits. La manière dont les entreprises gèrent ces catastrophes est souvent riche d'enseignements, non seulement lorsque le drame les touche, mais aussi lorsqu'il touche leurs concurrentes de façon trop violentes pour leur permettre de rester inactives en la matière.

La gestion des naufrages de la fin du XIX^e siècle par la Compagnie générale transatlantique, en particulier celui de *La Bourgogne* en 1898, provoqua ainsi une crise à la fois internationale et interne qui conduisit à un total changement de stratégie. On ne pouvait attendre moins à la suite du plus grand nombre de pertes humaines rencontré par la compagnie hors des deux conflits mondiaux.

Le cas du *Titanic* est encore plus flagrant car il est longtemps resté le naufrage le plus meurtrier de tous les temps par temps de paix⁶. Il fut un véritable choc pour la société de l'époque qui voyait alors remise en question l'infaillibilité du progrès, avec de surcroît la disparition de nombreuses personnalités. Ceci engendra donc un formidable mouvement d'émotion internationale qui aboutit à deux commissions d'enquête concurrentes, l'une menée par le Sénat américain et l'autre par le tribunal des naufrages britanniques. Entre intérêts politiques et commerciaux, ces enquêtes sont révélatrices d'un grand mouvement de remise en question international.

Enfin, il conviendra de s'attarder sur les suites de cette remise en question, et notamment sur la mise en pratique parfois difficile des mesures proposées. Ceci permettra également de remettre en perspective les pratiques de la Cunard Line qui, si

⁵ On ne compte plus les comparaisons entre un parti politique en crise et le *Titanic*, ou ceux qui comparent un homme politique jugé incompetent au « capitaine du *Titanic* ». Dans le même ordre d'idées, Nicolas Hulot a su profiter de la puissance évocatrice du naufrage en publiant *Le Syndrome du Titanic*.

⁶ Le plus meurtrier des naufrages en temps de paix est vraisemblablement celui du ferry Doña Paz, dans les Philippines, en 1987. En effet, si un peu plus de 1 500 personnes étaient officiellement enregistrées à bord, les estimations s'élèvent jusqu'à environ 4 400 victimes. En 2002, le naufrage du *Joola*, transporteur côtier au large du Sénégal, provoqua vraisemblablement plus de 2 000 morts, bien que les chiffres réels restent là aussi polémiques. Dans les deux cas, le principe de la « mort kilométrique » a contribué à la méconnaissance de ces catastrophes.

elle ne fut pas touchée par un naufrage, n'était pas pour autant irréprochable en la matière.

4.11 La French Line et *La Bourgogne* : la France face au jugement international

En 1898, la Compagnie générale transatlantique dut faire face au naufrage particulièrement meurtrier de *La Bourgogne*. Longtemps navire de marque de la compagnie, *La Bourgogne* sombra suite à une collision avec un voilier britannique, le *Cromartyshire*. Le naufrage suscita rapidement une vive émotion : le paquebot avait sombré rapidement, dans la panique générale, et parmi les passagers, seule une femme avait survécu, et tous les enfants avaient péri. L'important taux de membres d'équipage survivants avait en revanche rapidement laissé penser que la loi du plus fort avait prévalu, et que le personnel de la compagnie n'avait rien fait pour sauver les passagers laissés sous sa responsabilité.

De ce fait, le drame suscita plusieurs enquêtes visant à établir la responsabilité de l'entreprise française, qui prit mal de se voir confrontée à des jugements émanant d'autorités étrangères. Les procédures pour établir les remboursements et dédommagements se tinrent notamment aux États-Unis, et aboutirent finalement à une situation jugée favorable par la Compagnie. Un regard international avait donc été jeté sur le drame, bien qu'il n'ait pas eu de grande conséquence en matière de sécurité en mer.

4.111 La Bourgogne : un des fleurons de la Transat, impliqué dans un naufrage meurtrier

La Bourgogne était l'un des quatre navires mis en service en 1886, aux côtés de *La Champagne*, *La Gascogne* et *La Bretagne*, dans le cadre d'une convention postale avec le gouvernement français. À cette époque, le navire représentait donc un sommet en matière de construction navale en France, et était décrit ainsi par le conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique peu après la commande des quatre navires :

« Ces quatre paquebots, entièrement en acier, d'un tonnage brut de 6 800 tonneaux et de la force de 8 000 chevaux, réaliseront aux essais une vitesse de 18 nœuds, parfaitement suffisante pour assurer celle exigée au cahier des charges. Ils auront les dimensions suivantes : 150 mètres de long ; 15 m 70 de large et 11 m 70 de creux, et pourront rivaliser, à tous les points de vue, avec ce qui a été fait de plus remarquable jusqu'à présent en Angleterre⁷. »

Deux années plus tard, les navires tout juste mis en service donnaient entière satisfaction :

« Après avoir été reçues avec des vitesses moyennes de plus de 18 nœuds 1/2, et supérieures de plus d'un nœud à celles exigés par notre cahier des charges, *La Champagne* et *La Bourgogne* sont entrées immédiatement en service. [...] *La Bourgogne*, qui avait quitté le Havre le 19, est arrivée samedi dernier à New York à huit heures du soir, effectuant ainsi sa première traversée en sept jours et treize heures, avec une marche de 17 nœuds 60⁸. »



L'entrée de *La Bourgogne* au Havre, lithographie de 1895.
(Bibliothèque du Congrès, domaine public)

⁷ Rapport du CA à l'AG de 1884, 1997 004 5209 (AFL).

⁸ Rapport du CA à l'AG de 1886, 1997 004 5209 (AFL).

Dès l'année suivante, ce nouveau matériel entraînait une augmentation du nombre de passagers de première classe désireux d'emprunter les navires de la compagnie⁹. Celle-ci produisit une version améliorée, *La Touraine*, en 1891 pour maintenir son matériel au goût du jour, mais, à cette exception près, les quatre navires n'eurent pas d'autre concurrent au sein de la flotte de la Compagnie générale transatlantique jusqu'en 1900.

Pour les maintenir au goût du jour, les navires furent modernisés une première fois, du point de vue de leurs intérieurs, en 1891 afin de ne pas pâtir de l'entrée en service du nouveau navire amiral¹⁰. Surtout, à partir du milieu de la décennie, une refonte de leurs machines fut entreprise afin de permettre des économies de charbon. *La Gascogne* fut ainsi retouché en 1895, puis *La Bretagne* l'année suivante, et *La Champagne* en 1897 : tous navires confondus, la consommation de charbon de l'entreprise avait alors diminué de 15 000 tonnes¹¹. Le 30 juin 1898, le conseil d'administration de la compagnie se réjouissait d'avoir fait de même à bord de *La Bourgogne* :

« *La Bourgogne* a reçu aussi des chaudières neuves à haute pression et a eu sa machine transformée. Les essais, auxquels, à la suite de ces travaux, elle a été soumise devant la Commission officielle ont été très satisfaisants et ont montré que ce navire, qui reste affecté à la ligne de New-York, pourra réaliser, avec une consommation moindre, une vitesse supérieure à celle qu'il obtenait antérieurement. Les gros travaux que nous avons effectués sur ce paquebot ainsi que sur *La Normandie*, *La Bretagne*, *La Champagne* et *La Gascogne*, ont eu pour résultat de donner une valeur supérieure à notre matériel de la ligne de New York et de nous rendre moins redoutables les effets de la concurrence et de faciliter la transition de l'ancienne concession à la nouvelle. Les dépenses qu'ont entraînées ces refontes exceptionnelles ont été très élevées il est vrai, mais leur utilité et leur urgence étaient indiscutables¹². »

Il apparaît ici clairement que, au vu des dépenses engagées, *La Bourgogne* était encore un navire de premier plan pour la compagnie, destiné à assurer son service

⁹ Rapport du CA à l'AG de 1887, 1997 004 5209 (AFL).

¹⁰ Rapport du CA à l'AG de 1891, 1997 004 5209 (AFL).

¹¹ Rapport du CA à l'AG de 1897, 1997 004 5209 (AFL).

¹² Rapport du CA à l'AG de 1898, 1997 004 5209 (AFL).

principal pour encore plusieurs années. Qui plus est, les transformations avaient également eu pour but de lui permettre de se maintenir à une vitesse convenable sur l'Atlantique Nord. Dans le cas de *La Bourgogne*, pourtant, ces travaux se révélèrent être un vaste gâchis : quatre jours après ce rapport élogieux du conseil d'administration, le paquebot sombra au petit matin.

Le 2 juillet 1898, *La Bourgogne* avait quitté New York sous le commandement du capitaine Deloncle avec environ 500 passagers et 200 membres d'équipage à son bord. À l'aube du 4 juillet, le navire traversait une nappe de brouillard lorsqu'il fut heurté par le voilier britannique *Cromartyshire*. La vitesse de *La Bourgogne* était telle que la proue du voilier fut arrachée, mais celui-ci put être sauvé par sa cloison étanche. Le paquebot français, en revanche, était en plus mauvaise posture. Si Deloncle tenta de mettre le cap sur l'île de Sable pour y échouer son navire, la salle des machines fut rapidement inondée et le navire ne put maintenir sa vitesse.

Qui plus est, l'évacuation fut compliquée à mettre en place : les canots de sauvetage du côté tribord avaient été arrachés par le choc, et la panique fut totale. Pendant ce temps, l'équipage du *Cromartyshire* tentait tant bien que mal de retrouver dans le brouillard le navire qui leur avait barré la route pour venir à son secours, mais celui-ci coula trop vite. Ils ne purent que venir en aide aux naufragés réfugiés dans les canots et accrochés aux débris. Au total, plus de 500 personnes avaient péri, dont tous les enfants, et toutes les femmes à l'exception d'une. La presse fut évidemment sidérée par le drame, qui est le plus meurtrier connu par la compagnie en temps de paix. Le *Kansas City Journal* du 7 juillet rapporta ainsi l'événement, en soulignant les manquements de l'équipage, allant jusqu'à parler dans sa titraile du « meurtre de passagers » :

« Au lieu de l'héroïque discipline qui a souvent permis un dénouement heureux à de si terribles moments, l'équipage du paquebot s'est battu comme des démons pour conquérir les quelques canots et radeaux, chassant les passagers impuissants de leurs seuls moyens de salut, avec comme résultat le

lourd bilan sur les faibles et le fait que la liste des 163 rescapés ne contient le nom que d'une seule femme¹³. »

Ces accusations furent reprises en nombre dans la presse américaine scandalisée par un tel dénouement. Très vite, il fut question de réelles attaques au couteau, voire au revolver, dans le cadre d'une terrible lutte pour la survie. La presse rapportait des récits de naufragés assommés à coups d'avirons par ceux qui avaient trouvé refuge dans les canots.

Or, ces accusations forgeaient progressivement les stéréotypes de marins français sauvages, prêts à tuer et lâches, qui nuisaient logiquement à la réputation de la compagnie auprès d'une clientèle américaine qu'elle cherchait à séduire. Dès son rapport de 1899, le conseil d'administration s'indignait ainsi de ce traitement venu de l'autre côté de l'Atlantique :

« Il ne nous paraît pas utile d'insister sur ce sujet, car vous connaissez tous les circonstances dans lesquelles *La Bourgogne* a été perdue. Nous tenons seulement à proclamer hautement que, contrairement à des insinuations dues à la malveillance, nos officiers et notre équipage ont fait héroïquement leur devoir, comme l'ont du reste prouvé les différentes enquêtes et instructions qui ont été ouvertes par la voie administrative et la voie judiciaire. Nous sommes certains que vous vous associerez à nous pour rendre un dernier hommage à la mémoire du commandant Deloncle et de nos officiers qui n'ont pas voulu abandonner leur poste lors du danger et qui ont ainsi péri dans ce sinistre¹⁴. »

La mort du commandant Deloncle et de 15 des 18 officiers du navire avait en effet permis en partie de racheter le comportement du reste de l'équipage, qui avait été rescapé en trop grande proportion par rapport aux passagers pour que cela passe inaperçu. Dans une autre rubrique du rapport, consacrée chaque année aux décorations remises au personnel, une note indiquait néanmoins une volonté de reprendre en main les équipages :

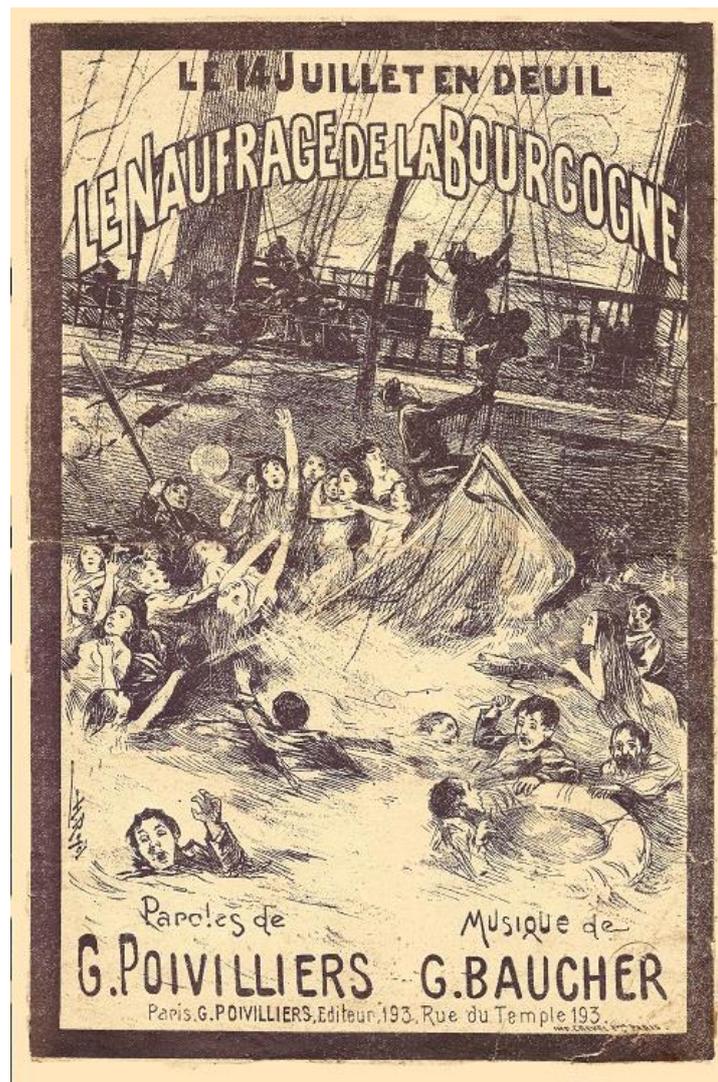
« Pendant le dernier exercice, nous nous sommes préoccupés de fortifier l'organisation des cadres de nos états-majors et de tout notre

¹³ « 550 Perish », *Kansas City Journal*, 7 juillet 1898, consulté en ligne sur : https://www.newspapers.com/clip/4703642/550_perish/

¹⁴ Rapport du CA à l'AG de 1899, 1997 004 5209 (AFL).

personnel navigant. Nous nous sommes efforcés de réprimer toute négligence dans le service de nos officiers, tout en accordant les récompenses méritées à ceux d'entre eux qui nous ont donné entière satisfaction¹⁵. »

La compagnie devait effectivement tout faire, désormais, pour préserver sa réputation. Il lui fallait en effet impérativement regagner la confiance de la clientèle, tout en affrontant plusieurs juridictions dans de laborieuses procédures de dédommagement : l'affaire de *La Bourgogne* allait occuper la compagnie plusieurs années durant, et impliquer plusieurs pays.



Comme souvent avec les naufrages, le drame de *La Bourgogne* eut un fort impact culturel comme ici avec sa mise en chanson quelques jours seulement après le drame.

(Partition présentée sur Wikimedia Commons, domaine public)

¹⁵ *Idem.*

4.112 Un naufrage dépassant les frontières

Dès l'arrivée des survivants à Halifax, au Canada, des procédures furent entreprises. Nombreux étaient ceux qui désiraient en effet être dédommagés pour la perte de leurs affaires, ou plus encore, d'un proche. Les informations sur ces procédures ne sont pas aisées à trouver : l'historiographie relative à la compagnie se révèle terriblement silencieuse au sujet du naufrage de *La Bourgogne*. Que l'on en juge ainsi par la place très réduite qu'y consacra Marthe Barbance dans son histoire de l'entreprise pourtant volumineuse :

« L'année suivante, le 8 juillet [sic], *La Bourgogne* revenant de New York fut abordé par le grand voilier anglais *Cromartyshire* à une soixantaine de milles au sud de l'île de Sable, où son capitaine tentait en vain d'aller l'échouer. Le flanc largement déchiré au droit du compartiment des machines, il s'engloutit avec 565 passagers, 162 seulement purent être sauvés. Les rescapés se dressèrent contre la Compagnie et ameutèrent l'opinion française, tandis qu'en Angleterre et en Amérique, la presse menait une atroce campagne d'accusations sans fondement. Cependant, le Commandant Deloncle avait tout tenté pour sauver son navire, et, ne pouvant y parvenir, il s'était abîmé avec lui dans les flots, fidèle à la plus noble tradition maritime¹⁶. »

Les récits francophones consacrés à la compagnie et produits en marge d'elle, qu'il s'agisse de celui, solide, de Marthe Barbance, ou de celui, bien moins fiable, de Charles Offrey, affirment ainsi catégoriquement que rien ne pouvait être reproché à l'équipage français. Les sources anglophones sont nettement moins catégoriques, signalant, à juste titre, la forte proportion de membres d'équipage sauvés par rapport aux passagers. Il apparaît clairement que, si les scènes de panique n'atteignirent peut-être pas les sommets de barbarie dépeints par la presse, elles eurent bel et bien lieu, et tournèrent en faveur des marins français.

Plus encore, restait à déterminer la question des torts respectifs des deux navires dans la collision. Depuis 1893 et le Harter Act, les compagnies étaient en effet

¹⁶ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 140.

dédouanées des pertes à bord de leurs navires s'il était prouvé qu'elles n'avaient pas eu de responsabilité dans les défaillances qui avaient conduit à l'accident¹⁷.

Le nombre de procédures parallèles mises en route ne permettra pas d'être exhaustif : un travail d'analyse complet de toutes les sources potentielles aurait pu faire, en soi, l'objet d'un travail de recherche à part entière, relevant néanmoins plus de la sphère juridique qu'historique. Il nous appartient surtout de voir ici comment le cas de *La Bourgogne* fut traité de façon internationale.

La principale enquête fut celle menée dès la mi-juillet à Halifax par les autorités canadiennes, sous la direction du capitaine W. H. Smith, déterminé à comprendre les circonstances de la collision. Néanmoins, l'enquête posa dès le départ certains problèmes à la France, un certain R.E. Harris, représentant du consul de France, ayant ainsi soulevé cette objection :

« J'ai cru comprendre qu'aucune personne qui se trouvait à bord de *La Bourgogne* n'a été appelée à comparaître pour donner son témoignage et que, dans les faits, aucune de ces personnes ne se trouve au Canada, et je ne comprends pas que la Cour ait une quelconque juridiction pour étudier la conduite de quiconque en lien avec *La Bourgogne* ou pour mener une enquête relative à la perte du navire, et je suppose que cette enquête sera limitée à la conduite du capitaine et de l'équipage du *Cromartyshire*¹⁸. »

L'équipage rescapé du paquebot français avait en effet quitté Halifax dès son arrivée, et seuls les témoignages émanant du voilier purent être pris en compte. Après recoupement des témoignages, l'enquête parvint néanmoins aux conclusions suivantes :

« 1. Que le capitaine du *Cromartyshire*, a obéi tacitement aux réglementations internationales pour l'évitement des collisions durant le temps où son navire était plongé ans le brouillard le matin du 4 juillet, et jusqu'au moment de l'accident.

¹⁷ Certaines sources mentionnent de façon erronée que le Harper Act fut une conséquence du naufrage de *La Bourgogne*. Il avait en réalité cinq ans de plus. Néanmoins, il semble que le naufrage ait conduit la Cour Suprême à établir une certaine jurisprudence le concernant. EVANS, I.L., « *The Harter Act and Its Limitations* », *Michigan Law Review*, Vol. 8, N° 8 (juin 1910), p. 637-655. Consulté sur Jstor : <http://www.jstor.org/stable/1274905>

¹⁸ Rapport officiel de l'enquête retranscrit sur <http://www.plimsoll.org/resources/SCCLibraries/WreckReports/17602.asp>

2. Que la corne de brume du voilier a sonné à un intervalle adapté [...]
3. Qu'une veille de qualité et adaptée a été maintenue à bord du navire [...]
4. Que la vitesse du navire était modérée en accord avec les réglementations
5. Que le capitaine a maintenu son navire sur sa course et sa vitesse en accord avec les règles [...] et que le navire n'a pas dérivé de sa route jusqu'à ce que la collision survienne [...]
6. Que, après que ledit capitaine a vérifié que la cloison de son navire était sûre et qu'il n'était pas en danger immédiat de couler, un canot est venu avec huit marins du paquebot à son bord, qui ont établi qu'il avait coulé. [...]
7. Que le capitaine du navire *Cromartyshire* n'est, de fait, pas en défaut, et est entièrement exonéré de tout blâme ou responsabilité pour la cause de la collision [...]
8. Aucun blâme de quelque sorte ne peut être attribué aux officiers ou à l'équipage du *Cromartyshire*, et la Cour est d'avis qu'ils ont rempli leur devoir sous tous rapports dans ces circonstances.
9. Les preuves soumises à cette Cour ne permettent pas de déterminer la manière dont le paquebot *La Bourgogne* a finalement disparu et sombré, ou les circonstances dans lesquelles une si triste perte de vie s'est produite, et la Cour n'est pas apte à exprimer quelque opinion que ce soit regardant la conduite du capitaine et des officiers du paquebot *La Bourgogne* ici mentionné¹⁹. »

Néanmoins il apparut rapidement que *La Bourgogne* allait à une trop grande vitesse dans les circonstances du moment, et surtout, que le navire était très éloigné de la route qu'il aurait dû emprunter. Les nombreux documents relatifs à des appels et autres actions en justice émanant de la « Transat » témoignent du fait que sa situation fut alors difficile. Plusieurs documents attestent ainsi d'une procédure d'appel lancée durant l'été 1898 auprès d'une cour de justice britannique²⁰.

¹⁹ *Idem.*

²⁰ 1999 004 0771 (AFL).

Dans le même temps, la compagnie était également impliquée dans une procédure menée aux États-Unis, qui trouva un terme plus favorable, comme le signala le conseil d'administration en 1902 :

« Nous vous signalons que, pour l'affaire de *La Bourgogne*, la Cour du district sud de New-York vient de rendre une décision qui nous est favorable, puisqu'elle reconnaît que la Compagnie avait pris toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité des passagers et de l'équipage²¹. »

Cette décision n'a pas pu être consultée dans le cadre de ce travail. Néanmoins, un article contemporain du *New York Times* témoigne bien du fait que cette décision fut clairement perçue comme positive pour la compagnie, titrant : « La French Line remporte un procès : sa responsabilité dans le naufrage de *La Bourgogne* est limitée²² ».

Les procédures n'étaient pas terminées pour autant : l'affaire fut en effet portée à la Cour Suprême des États-Unis, dans le cadre de la demande de dédommagement émise par plusieurs passagers et proches de victimes. Le jugement rendu par la cour chercha d'abord à déterminer si le navire filait à une vitesse trop élevée. La réponse à cette question fut affirmative :

« Bien que la navigation de *La Bourgogne* ait été par ailleurs sans failles, cette navigation fut clairement négligente en cela que *La Bourgogne* n'a pu être maintenu à vitesse modérée dans le brouillard très dense qui régnait au moment de la collision, vitesse malvenue qui fut la seule cause de la collision, dans la mesure où il n'y a pas de faute de la part du *Cromartyshire*. La Cour a déterminé, après avoir pris en compte tous les éléments disponibles, que le navire devait naviguer à environ 10 nœuds quand il a été heurté par le *Cromartyshire*²³. »

Reprenant les faits établis par un jugement précédent, la Cour Suprême considérait effectivement que la vitesse excessive du navire était en cause, une vitesse plus réduite aurait en effet pu permettre de ralentir plus aisément pour éviter la

²¹ Rapport du CA à l'AG de 1902, 1997 004 5209 (AFL).

²² « *French Line Wins Suit ; Liability for the Sinking of La Bourgogne Is Limited* », *New York Times*, 23 mars 1902.

²³ « *La Bourgogne* » 201.US.95 (1908), jugement consultable en ligne : <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/210/95/case.html>

collision. Néanmoins, il s'agissait également de déterminer si la compagnie était responsable de cette vitesse, de même que du manque de moyens de sauvetage.

La Cour Suprême, se fondant sur les instructions données aux capitaines depuis les années 1880, prouva que la Compagnie générale transatlantique prônait la modération en cas de temps défavorable, et que ses navires respectaient les législations de l'époque. De ce fait, l'entreprise ne pouvait être jugée responsable du naufrage²⁴. L'année suivante, le conseil d'administration put ainsi se réjouir de la décision :

« Les affaires contentieuses ont considérablement diminué d'importance par suite des solutions données aux États-Unis aux différents procès relatifs à la perte de *La Bourgogne*. La Cour suprême de Washington a rendu en effet une décision qui nous donne toute satisfaction et qui met fin aux actions en cours depuis onze ans²⁵. »

Le cas de *La Bourgogne* se refermait ainsi, bien que laissant une très durable cicatrice dans l'histoire de la compagnie. Son naufrage était en effet survenu à une époque où l'entreprise était déjà fragilisée par des difficultés économiques. Le matériel de la flotte était par ailleurs vieillissant, bien que compensé par l'arrivée de *La Lorraine* et *La Savoie* en 1900/1901 ; et les choses n'étaient pas arrangées par la présidence d'Eugène Pereire alors âgé, presque aveugle et sourd, et souvent jugé sénile²⁶.

Il fallut néanmoins attendre 1904 pour que celui-ci devînt « président honoraire », la compagnie étant confiée à l'industriel Jules Charles-Roux qui entama de profondes transformations destinées à lui donner un plus grand prestige international. Ces transformations profondes qui passèrent par une quête de financements et la mise en place de grands projets, conduisit à la prospérité claire de la compagnie dans les années 1920²⁷.

Le naufrage de *La Bourgogne* ne fut pas l'événement déclencheur de ces transformations qui furent l'aboutissement d'un processus prenant la forme d'une crise lente aux facettes multiples. Néanmoins, ce qui fut le drame le plus meurtrier

²⁴ *Idem.*

²⁵ Rapport du CA à l'AG de 1909, 1997 004 5209 (AFL).

²⁶ BARBANCE, M., *op. cit.*, p. 140.

²⁷ Voir, sur les transformations, les rapports du CA aux AG ordinaires et extraordinaires de 1904 et 1905, 1997 004 5209 (AFL).

connu par l'entreprise en temps de paix eut sans aucun doute possible un grand rôle dans son évolution.

Le naufrage de *La Bourgogne* n'eut en revanche pas de conséquence profonde dans le monde maritime : le Harter Act déjà mentionné, est parfois faussement considéré comme une conséquence de ce naufrage, mais il avait été élaboré en 1893 et non 1898. Néanmoins, le drame suscita l'émotion et un certain intérêt. En 1898, la revue *A travers le monde* publia ainsi un appel à contributions :

« Le Syndicat maritime de France, profondément ému par la catastrophe de *la Bourgogne*, et déplorant l'inefficacité des moyens actuellement en usage tant en France qu'à l'étranger pour prévenir de pareils sinistres, a décidé d'organiser un concours international à l'effet de rechercher :

1° Les meilleurs moyens d'éviter les collisions, et, en particulier, celles qui sont occasionnées par la brume ; 2° les meilleurs moyens, en cas de sinistre, pour assurer le sauvetage des naufragés²⁸. »

Les suites de l'initiative ne sont malheureusement pas connues. Quelques années après le naufrage, le monde maritime allait néanmoins connaître la rapide progression de la télégraphie sans fil, permettant beaucoup plus facilement de localiser les navires²⁹. Le risque de collisions entre navires n'en resta pas moins très grand.

Les leçons à tirer du naufrage de *La Bourgogne* semblaient en effet limitées : la question des canots de sauvetage et de la vitesse restait posée. En cela, les débats ouverts par ce naufrage, par leur caractère international et par les questions qu'ils posaient sans vraiment y répondre, apparaissent comme une répétition générale de ceux qui devaient surgir quatorze années plus tard avec le naufrage du *Titanic*.

²⁸ « Les Abordages en mer », *À travers le monde*, 1898, p. 276.

²⁹ Voir la partie 4.2 de ce chapitre.

4.12 Le naufrage du *Titanic* : sécurité internationale et manœuvres politiques

Survenu dans la nuit du 14 au 15 avril 1912, le naufrage du *Titanic* est sans conteste l'événement majeur de la période étudiée, en ce qui concerne les transports maritimes. Les ingrédients qui avaient fait le drame de *La Bourgogne* étaient réunis : vitesse excessive au vu des conditions de navigation, manque de moyens de sauvetage, lourd bilan ; mais les proportions étaient bien plus importantes. En effet, le nombre de victimes était trois fois plus élevé ; et si *La Bourgogne* avait entraîné plusieurs personnalités de petite envergure, le *Titanic* sombra en emportant avec lui un bien plus grand nombre de célébrités : hommes d'affaires, personnalités du monde des lettres, du sport et de la politique comptaient parmi les disparus.

Le récit du naufrage est désormais très bien établi, la découverte de l'épave et l'historiographie récente ayant notamment permis d'éclaircir bon nombre de points. Deux ouvrages récents font à l'heure actuelle autorité, synthétisant de nombreuses sources avec un système de référencement rigoureux. *Report into the Loss of SS Titanic: A Centennial Reappraisal*, ouvrage rédigé par une dizaine de chercheurs, concerne principalement les aspects techniques et de navigation liés au drame³⁰, tandis que *On a Sea of Glass* s'intéresse plus au vécu des passagers et membres d'équipage³¹. De fait, il ne s'agira pas ici tant de revenir sur les événements, que de comprendre quel fut leur impact sur les consciences de l'époque, et par quel biais le drame parvint à modifier les comportements internationaux, ce que n'avait pas réussi à faire le naufrage de *La Bourgogne*.

Après un rapide retour sur les faits, il s'agira donc surtout d'examiner comment se déroulèrent les commissions d'enquête menées tant aux États-Unis qu'au Royaume-Uni, ainsi que leurs conséquences sur le court terme.

4.121 Le *Titanic*, symbole de multiples défaillances

La densité d'informations disponibles sur le naufrage du *Titanic* rend un tri nécessaire ici : les témoignages recueillis durant les commissions d'enquête

³⁰ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*.

³¹ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, *op. cit.*.

constituent à eux seuls plus de 3 000 pages, et s'y ajoutent encore de nombreux autres témoignages et récits, ainsi que des sources d'informations techniques, les analyses tirées de l'épave du navire... Une sélection des faits va devoir être faite pour comprendre en quoi ce naufrage fut un coup de tonnerre pour les compagnies maritimes, à de multiples titres.

Naufrage le plus meurtrier en temps de paix à son époque³², le drame du *Titanic* revêtait par ailleurs une aura particulière en cela que le paquebot était déjà sous le feu des projecteurs, effectuant alors son voyage inaugural avec à son bord bon nombre de célébrités. Si, comme on l'a vu, la traversée inaugurale du *Titanic* n'était pas l'événement qu'avait été celle de son *sister-ship* un an plus tôt, ce n'était pas non plus une traversée anodine et elle avait déjà suscité une certaine attention³³. Tous les éléments étaient donc réunis pour que la catastrophe reçoive un traitement médiatique international.

La recherche des responsabilités fut, de fait, très rapide, et plusieurs problématiques sont à soulever : pourquoi, et comment, le navire avait-il pu heurter un iceberg ? Pourquoi cette collision fut-elle fatale à un navire qui était par ailleurs présenté comme insubmersible ? Comment, enfin, seul un tiers des personnes présentes à bord a-t-il pu être sauvé ? Ces questions doivent être analysées pour ensuite comprendre comment une réponse internationale y fut apportée.

La question de la collision elle-même a suscité maintes interrogations : l'iceberg pouvait-il être évité ? Y-eut-il défaillance de la part des membres d'équipage concernés ? Il convient tout d'abord de savoir quels témoignages permettent de bien cerner cette situation. Au moment de la collision, le capitaine du navire se reposait dans sa cabine : si ce fait peut sembler en apparence accablant, il ne l'est pas réellement. Sur ces navires, la pratique était rodée : trois officiers dits « senior » (en

³² En termes de nombre de victimes, le naufrage du *Titanic* n'est dépassé que par le *Doña Paz*, ferry philippin coulé en 1987 avec à son bord officiellement 1 500 personnes, le nombre réel approchant vraisemblablement des 4 000. En 2002, le *Joola*, ferry sénégalais, sombra également en emportant 2 000 personnes. Ces naufrages étant survenus dans des pays pauvres, sur des navires insalubres, n'ont pas suscité l'émoi qu'avait pu engendrer celui du *Titanic*. De même, les naufrages en temps de guerre furent nettement plus meurtriers, le record absolu en la matière étant le *Wilhelm Gustloff*, paquebot allemand transportant des réfugiés vers la Scandinavie en 1945, torpillé par un sous-marin soviétique avec à son bord plus de 10 000 personnes.

³³ Voir 3.222.

l'occurrence le commandant en second Wilde, le premier officier Murdoch et le second officier Lightoller) se relayaient par quarts de quatre heures pour assurer une veille constante sur la passerelle. Le commandant, pour sa part, devait être présent dans les moments critiques : approche des côtes, gros temps. Ce soir-là, il s'était retiré vers 21 h 30 en spécifiant à l'officier de quart (Lightoller), de le prévenir au moindre doute sur la conduite à suivre, le navire approchant d'une zone de glaces³⁴. Lightoller fit passer la consigne à Murdoch, venu le relever à 22 heures, mais aucun des deux ne jugea la situation assez inquiétante pour en appeler au capitaine.

Au moment de la collision, à 23 h 40, le quart était donc assuré par l'officier « senior » Murdoch, assisté de deux officiers « junior », le 4^e officier Boxhall et le 6^e officier, Moody³⁵. Parmi eux, seul Boxhall survécut au drame, et il était alors, selon son propre témoignage, parti quelques minutes dans sa cabine et ne put assister à la scène. Par ailleurs, parmi les officiers supérieurs du navire, seul Lightoller survécut, de justesse : comme officier le plus gradé du navire, son témoignage fut particulièrement sollicité³⁶.

Le processus de la collision est néanmoins bien connu grâce au témoignage de plusieurs marins subalternes : Robert Hichens, quartier-maître, était alors à la barre du navire et a ainsi pu indiquer précisément les ordres qu'il avait reçus. De même, Frederick Fleet et Reginald Lee, les vigies alors en poste, survécurent et purent témoigner des circonstances dans lesquelles ils avaient observé l'iceberg. De ces témoignages, il ressort que Fleet observa l'iceberg depuis le nid-de-pie de façon quasi simultanée avec Murdoch, sur la passerelle. Celui-ci donna l'ordre de mettre la barre « à tribord toute » ce qui, selon les ordres de l'époque, signifiait que le navire devait virer à bâbord toute³⁷. Ordre fut également donné de stopper les machines (ou, selon un témoignage minoritaire, de les faire battre en marche arrière) : aucun gradé du

³⁴ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, *op. cit.*, p. 133.

³⁵ Les officiers « junior » fonctionnaient par roulement de deux, les deux autres étant le 3^e officier Pitman et le 5^e officier Lowe, alors en repos, et qui furent tous deux rescapés.

³⁶ En 1935, l'officier publia ses mémoires : LIGHTOLLER, C., *Titanic and Other Ships*, 1935, réédité dans WINOCOUR, J. (ed.), *op. cit.*,

³⁷ Une polémique a surgi à ce sujet, une descendante d'un rescapé ayant écrit récemment un ouvrage à sensation supposant que le naufrage était dû à une incompréhension de l'ordre. Il ne paraît effectivement pas instinctif, dans le langage maritime actuel, de donner une direction inverse de celle désirée. C'était pourtant à l'époque une procédure très classique dans la marine britannique, héritée de la marine à voile, et il fallut encore plusieurs décennies avant que la pratique n'évolue. Les marins du *Titanic* étaient donc parfaitement expérimentés en la matière et n'auraient pu se tromper.

personnel mécanicien n'ayant survécu, les procédures entreprises à ce moment-là sont connues avec moins de certitude³⁸. Malgré ces mesures, et si le *Titanic* vira en partie sur bâbord, l'iceberg heurta son flanc tribord. La collision fut en apparence très loin d'être violente, les passagers qui la ressentirent parlant généralement d'une légère vibration³⁹. La situation était donc très éloignée du choc brutal subi par *La Bourgogne* ou, comme on le verra ultérieurement, par le *Republic* : alors que, dans ces cas, le désastre était évident et l'évacuation manifestement nécessaire, les dégâts infligés au *Titanic* étaient en apparence très réduits et l'inquiétude ne monta que très tardivement parmi les passagers, ce qui ne fut pas sans conséquences.

Pour comprendre comment la collision avait pu se produire, la question de la manœuvrabilité du paquebot fut posée : le paquebot était-il défectueux ? Il apparaît en réalité que, pour un navire de cette ampleur, le temps de réaction du *Titanic* (estimé à 35 secondes après des tests à bord de l'*Olympic*) était particulièrement bon. Si ce délai fut fatal au paquebot, il était malgré tout réduit pour un navire déplaçant plusieurs dizaines de milliers de tonnes⁴⁰.

L'enquête allait ainsi porter sur deux questions principales, au sujet de la collision : aurait-elle pu être évitée en amont (chose impliquant principalement la T.S.F⁴¹.), et la vitesse était-elle excessive ? Sur ce dernier point, les témoignages tendirent à indiquer que le paquebot voguait alors à une vitesse de 22,5 nœuds⁴². L'enquête devrait déterminer si celle-ci était raisonnable.

Après la question de la collision elle-même vient celle des dégâts qui entraînent le naufrage. Ici encore, les personnes les plus qualifiées pour en témoigner ne survécurent pas au naufrage : le capitaine Smith et l'architecte Thomas Andrews avaient en effet mené une inspection des fonds du navire et en avaient tiré

³⁸ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, *op. cit.*, p. 141-143.

³⁹ À ce sujet, voir l'article de LEE, P., « *The Collision* » (<http://www.paullee.com/titanic/thecollision.php>) qui recense tous les témoignages à ce sujet et les situe par rapport à leur emplacement à bord, fournissant une base intéressante pour déterminer où le choc fut ressenti, et comment.

⁴⁰ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, *op. cit.*, p. 142-143.

⁴¹ Cet aspect des choses particulier sera évoqué de façon détaillée en 4.23.

⁴² La question de la trajectoire du navire, de sa vitesse et des précautions prises a été détaillée par Samuel Halpern dans le chapitre « *Account of the Ship's Journey across the Atlantic* » de HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 70-99.

des conclusions sur le temps qu'il mettrait à couler, mais n'ont pas survécu pour en faire un bilan complet. L'épave se trouvant à quatre kilomètres de profondeur, les enquêteurs de l'époque ont dû élaborer leur théorie à partir des témoignages mentionnant le remplissage du navire. Les calculs furent notamment effectués par un autre architecte des chantiers Harland & Wolff de Belfast, Edward Wilding. Contrairement à ce que l'on pourrait instinctivement supposer, il déduisit que le navire n'avait été que peu percé : l'ensemble des brèches devait, selon lui, représenter une superficie de 12 pieds carrés, c'est-à-dire environ 1,1 m². Des études menées sur l'épave dans les années 1990 permirent de déterminer la présence de six brèches atteignant une surface très légèrement inférieure à l'estimation de Wilding : dans l'ensemble, celui-ci avait vu juste⁴³.

Dans le cadre de l'enquête, cette question était primordiale. Il s'agissait en effet de comprendre comment un navire généralement présenté comme « pratiquement insubmersible » grâce à ses compartiments étanches avait pu sombrer en moins de trois heures après une collision qui n'avait été que peu ressentie. L'idée instinctive aurait voulu que, pour terrasser un tel navire, il faille une très importante brèche : la théorie de Wilding, confirmée par les faits, apparaît donc comme totalement contre-instinctive. Pour comprendre l'impact qu'elle eut sur le monde maritime de l'époque, il faut comprendre, sans trop entrer dans les détails techniques, comment le navire avait été conçu.

Comme tous les grands paquebots de l'époque, le *Titanic* était divisé en compartiments étanches au nombre de seize, séparés par des cloisons étanches qui s'élevaient au-dessus de la ligne de flottaison. Néanmoins, ces compartiments n'étaient étanches que jusqu'à un certain point : aucune étanchéification verticale n'avait été réalisée (la pratique ne s'étant imposée que bien plus tard) : en d'autres termes, un compartiment « plein » aurait donc été susceptible de « déborder » dans les autres⁴⁴. Néanmoins, ce système de compartimentation était censé immuniser le navire contre tous les chocs : à l'aide de pompes, il était possible de vider un compartiment rapidement, permettant à priori de ne jamais atteindre le point de

⁴³ Les dégâts infligés au navire ont été analysés précisément par Samuel Halpern et le capitaine Charles Weeks dans le chapitre « *Description of the Damage to the Ship* », de HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 100-130.

⁴⁴ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 40-42.

« débordement⁴⁵ ». Lors de l'enquête américaine, Bruce Ismay expliqua quel était l'objectif de ces compartiments :

« Sénateur SMITH. En commandant ce navire, avez-vous donné à Harland & Wolff des instructions spéciales concernant la sécurité ?

Mr. ISMAY. Nous avons comme priorité d'avoir un navire qui flotterait avec ses deux plus grands compartiments étanches pleins d'eau. Nous voulions nous prémunir contre tout navire qui éperonnerait le navire et le toucherait droit dans une cloison, car si le navire le heurtait sur le flanc et se trouvait le toucher droit sur une cloison, ça éventrerait deux grands compartiments, et nous avons comme priorité de nous prémunir contre cette éventualité ; et l'*Olympic* et le *Titanic* ont été construits de façon à flotter avec deux de ses plus grands compartiments remplis d'eau.

[...]

Sénateur SMITH. Par votre expérience dans la construction de navires ou l'autorisation de leur construction, et votre connaissance de ce métier ou commerce, considéreriez-vous une collision au niveau d'une cloison ouvrant deux compartiments, comme les pires dégâts que vous puissiez rencontrer ?

Mr. ISMAY. Oui, monsieur.

Sénateur SMITH. Et vous vous êtes prémunis contre ça, en conséquence ?

Mr. ISMAY. Oui, monsieur⁴⁶. »

L'éperonnage par un autre navire était en effet le choc le plus craint par les constructeurs, ce genre d'accident étant fréquent, et potentiellement désastreux dans le cas de *La Bourgogne*. Or, en 1912, Ismay avait d'excellentes raisons d'être confiant. Comme on le verra dans le chapitre sur la télégraphie sans fil, trois ans plus tôt, le *Republic* avait très brutalement été éperonné par le *Florida*. Bien que sérieusement endommagé, le navire s'était maintenu à flots près de 40 heures, et la radio avait permis de sauver tout le monde à l'exception des quelques personnes tuées par le choc⁴⁷.

Plus encore, le cas de la collision entre l'*Olympic* et le croiseur HMS *Hawke* en septembre 1911 ne pouvait que rassurer. Le croiseur avait en effet heurté le paquebot

⁴⁵ *The Shipbuilder, op. cit.*

⁴⁶ USI, p. 949-950.

⁴⁷ Voir 4.223.

avec son étrave conçue pour éperonner les navires ennemis. Pourtant, il était sorti avec des dégâts bien supérieurs à ceux subis par le paquebot qui, bien que percé de plusieurs brèches, avait pu partir sans encombre à Belfast pour être réparé⁴⁸. On imagine sans peine l'impact qu'un tel événement avait pu avoir sur les mentalités : si un navire survivait à un impact avec un croiseur de guerre conçu pour couler ses ennemis en les éperonnant, il était forcément insubmersible, ou presque.

Comme l'avait expliqué Ismay, le paquebot était conçu pour sortir indemne d'une collision endommageant deux compartiments consécutifs, ce qui apparaissait comme le pire choc possible (suite à un éperonnage latéral, par exemple). Néanmoins, l'avant du paquebot était renforcé, ses compartiments montant plus haut, et il aurait sans aucun doute pu tenir avec trois, ou quatre des compartiments les plus à l'avant inondés⁴⁹. Il apparaît qu'en réalité, six compartiments furent ouverts par la collision, même par des brèches de toute petite ampleur. Ce ne fut donc pas tant le volume d'eau introduit que sa répartition qui fut fatale au navire : l'iceberg avait raclé la coque par intermittences en causant des brèches ponctuelles sur environ un tiers de sa longueur. Un tel accident était, statistiquement, très improbable et n'avait pas été envisagé par les constructeurs. Il serait du ressort de l'enquête de voir s'il y avait là matière à légiférer.

La dernière grande question posée par le naufrage touche aux canots de sauvetage et à leur remplissage très inéquitable. Il convient pour cela de revenir rapidement sur les pourcentages de personnes sauvées selon leur sexe et leur classe pour saisir les questionnements que cela impliquait :

⁴⁸ CHIRNSIDE, M., HALPERN, S., *The Sting of the Hawke, Collision in the Solent*, CreateSpace Independent Publishing, 2015.

⁴⁹ *The Shipbuilder, op. cit.*

	1 ^{ère} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	Équipage	Total
Hommes survivants	57 32,5 %	14 8,3 %	75 16,2 %	192 22,3 %	338 20,3 %
Femmes survivantes	140 97,2 %	80 86 %	76 46,1 %	20 87 %	316 74,4 %
Enfants ⁵⁰ survivants	5 83,3 %	24 100 %	27 34,2 %	-	56 51,4 %
Hommes morts	118 67,5 %	154 91,7 %	387 83,8 %	670 77,7 %	1329 79,7 %
Femmes mortes	4 2,8 %	13 14 %	89 53,9 %	3 13 %	109 25,6 %
Enfants morts	1 16,6 %	0 0 %	52 65,8 %	-	53 48,6 %

Répartition des rescapés et victimes selon les chiffres de la commission d'enquête britannique⁵¹.

Plusieurs commentaires apparaissent à la lecture de ce tableau. Un premier point a déjà été évoqué dans le chapitre concernant l'émigration : celui du très inégal potentiel de survie entre la troisième classe et les classes supérieures : alors que seulement 17 femmes et un enfant⁵² ont péri en première et deuxième classes, ce sont 89 femmes et 52 enfants qui ont sombré avec le navire en 3^e classe. Une partie des raisons expliquant leur mort a déjà été analysée précédemment à travers les séparations imposées par les réglementations d'hygiène⁵³. Cette discrimination est néanmoins moins flagrante concernant les hommes ; ainsi, tant en proportion qu'en valeur absolue, les hommes de troisième classe furent nettement plus nombreux à

⁵⁰ La commission britannique considéra comme enfants ceux qui avaient moins de 12 ans.

⁵¹ Ces chiffres établis par la commission britannique ne sont pas exempts d'erreurs. L'une, particulièrement notable, a été corrigée : il s'agit de Lorraine Alison, seule enfant de première classe à avoir péri dans le naufrage, que les chiffres originaux indiquaient de façon erronée comme rescapée.

⁵² Lorraine Allison représente un cas très particulier dans la mesure où elle et sa mère auraient pu monter à bord d'un canot. La famille était néanmoins trop occupée à rechercher le jeune Trevor Allison, qui avait été placé dans un canot avec sa nourrice sans que ses parents n'en soient informés. Les trois Allison périrent ainsi en recherchant un bébé qui avait déjà quitté le navire, et qui fut le seul rescapé de la famille. De même, parmi les trois autres femmes de première classe, au moins deux refusèrent catégoriquement d'embarquer dans un canot quand elles l'auraient pu.

⁵³ 3.122.

survivre que ceux de deuxième qui furent, toutes catégories confondues, celle qui paya le plus lourd tribut. Enfin, si 20 % des hommes d'équipage survécurent, c'est avant tout dû au fait que plusieurs devaient être affectés à chaque canot : la quasi intégralité du personnel de pont fut ainsi sauvée pour ses compétences nautiques. Malgré cela, il n'y eut pas, contrairement à ce qui se passa à bord de *La Bourgogne*, de priorité de l'équipage sur les passagers pour l'accès aux canots.

Certaines tendances se dégagent donc : d'une part, la priorité fut donnée aux femmes et aux enfants pour l'embarquement dans les canots mais, en première classe notamment, elle ne fut pas absolue : le nombre d'hommes rescapés hors équipage, notamment en troisième classe, montre que l'accès leur fut néanmoins permis à de nombreuses reprises. D'autre part, il apparaît clairement que, à sexe et âge égaux, les passagers de troisième classe étaient défavorisés. Il convient alors de comprendre comment cette évacuation se produisit.

Le *Titanic* était pourvu de canots pouvant contenir un total de 1 178 personnes répartis comme suit : 14 canots standards d'une capacité théorique de 65 personnes, deux canots dits « de secours », pouvant contenir 40 personnes⁵⁴, et quatre radeaux pliables de type « Engelhardt » à flancs de toile, pouvant contenir 47 personnes⁵⁵. Ces capacités étaient néanmoins théoriques : certains canots standards parvinrent à contenir environ 70 personnes, mais dans des conditions qui mettaient sans conteste en danger l'embarcation et ses passagers.

Le chargement et la mise à l'eau des canots sont particulièrement bien documentés. Dès 1912, le colonel Archibald Gracie, tout juste rescapé, eut le temps de réunir de nombreuses sources sur le sujet avant sa mort en décembre de la même année. Dans son ouvrage *The Truth about the Titanic* publié de manière posthume l'année suivante, il consacrait ainsi deux chapitres à l'énumération de ce qui se produisit au niveau de chaque canot, indiquant quels étaient ses passagers importants (notamment les membres d'équipage qui en avaient la charge), l'heure du départ, le

⁵⁴ Situés à l'avant et déjà affalés, prêts à être descendus à tout moment, ces canots « de secours » numérotés 1 et 2 avaient pour fonction première de servir en cas d'urgence, par exemple pour récupérer une personne à la mer.

⁵⁵ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 1, p. 571-573.

nombre de personnes à bord et les incidents rencontrés⁵⁶. Dans son propos, Gracie relevait une tendance nette qui n'a pas été démentie depuis : les canots situés côté tribord, chargés par l'officier Murdoch, furent en moyenne très nettement plus remplis que ceux chargés à bâbord, par Charles Lightoller, Henry Wilde et le capitaine Smith. Seul survivant de l'équipe, Lightoller s'expliqua par la peur, loin d'être injustifiée, que les canots ne puissent pas contenir autant de monde que spécifié, et le fait qu'il n'était pas informé du danger imminent que courait le navire⁵⁷.

Surtout, les deux côtés suivirent une procédure radicalement différente : les canots mis à la mer à bâbord ne contenaient pratiquement aucun homme. Seul un, le major Peuchen, fut autorisé à monter à bord du canot n°6, pour son expérience de yachtman alors qu'aucun marin n'était immédiatement disponible pour aider à la manœuvre de l'embarcation⁵⁸. Si quelques autres hommes embarquèrent dans les canots bâbord, ils le firent de façon clandestine et très minoritaire.

À tribord en revanche, William Murdoch adopta un comportement nettement plus pragmatique et fit embarquer quiconque le désirait, tout en donnant la préséance aux femmes. En effet, plusieurs canots furent particulièrement difficiles à remplir au début du naufrage, les passagers étant réticents à y embarquer en l'absence de danger manifeste. Le canot n°1 est, en la matière, symptomatique : douze personnes seulement y embarquèrent ; sept membres d'équipage, trois passagers masculins, et deux femmes seulement⁵⁹. Si ce canot précis suscita une importante polémique durant la commission d'enquête, représentant l'exemple extrême de la sous-utilisation, plusieurs autres étaient en réalité dans une situation voisine : il apparaît clairement que pendant les premiers temps du naufrage, les passagers n'eurent pas conscience du danger. En permettant à tous de monter, Murdoch optimisa malgré tout ses embarcations mieux que ne le faisaient ses collègues à bâbord.

C'est à lui que Lawrence Beesley dut ainsi la vie :

« Une rumeur circula parmi les hommes sur le pont supérieur - côté tribord - disant que les hommes partaient par le côté bâbord ; d'où venait-elle, je suis incapable de le dire [...] mais quelle que soit la manière dont cette

⁵⁶ GRACIE, A., *The Truth about the Titanic* (publication originale en 1912), *op. cit.*, p. 170-269.

⁵⁷ USI, p. 77.

⁵⁸ USI, p. 80.

⁵⁹ GRACIE, A., *op. cit.*, p. 240.

rumeur a débuté, elle a été prise en compte par presque tous les hommes, qui se sont massés à bâbord et ont observé la préparation des canots, laissant le côté tribord presque déserté. Deux ou trois hommes restaient, cependant [...]»⁶⁰.

Décrivant un exemple de mouvement de foule à bord, le témoignage de Beesley est instructif en cela qu'il transmet l'ambiance à bord avec les descriptions quasi-photographiques dont il avait l'habitude, celles-ci étant d'autant plus précieuses qu'elles recourent souvent d'autres témoignages. Des mouvements de foule de grande ampleur eurent sans conteste lieu à bord : dans son témoignage, Lightoller expliqua ainsi avoir relayé un ordre lancé par le commandant en second, Wilde, ordonnant aux passagers de se rendre à tribord pour compenser la gîte que prenait le navire⁶¹.

Si elle permit d'avoir la première vision globale de l'évacuation et de ses failles, l'analyse de Gracie n'était cependant pas exempte de défauts. Il se fondait sur les statistiques élaborées par la commission britannique. Celles-ci étaient imparfaites : le total des estimations arrivait à 854 passagers, nombre dépassant de près de 150 celui des rescapés effectifs (712 selon la plupart des estimations). Gracie, par de nouveaux calculs, avait proposé des nombres plus raisonnables (il avait ainsi réévalué les 71 passagers du radeau C, selon l'enquête britannique, à 39 ; ou encore les 50 du canot 3 à 40). Néanmoins ses chiffres formaient un total de 795 personnes, encore bien trop élevé⁶².

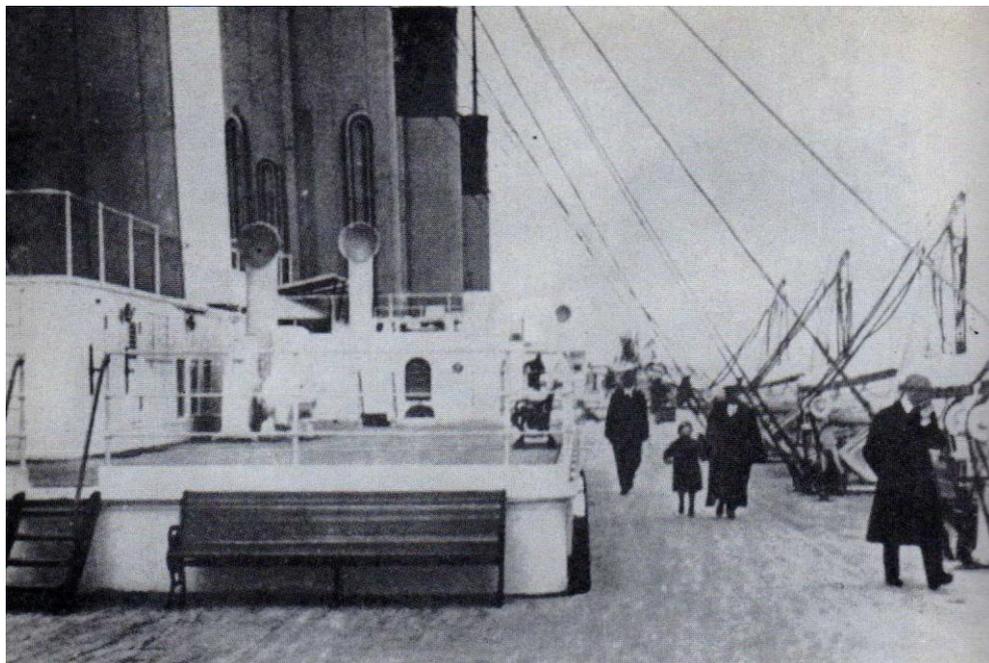
Des estimations précises sont difficiles à obtenir : à l'exception du canot 1, aucune liste exhaustive ne fut établie, ni de décompte précis. Ceux-ci étaient impossibles à établir dans les canots les plus remplis, du reste, où les passagers s'entassaient littéralement. Une source est constituée par les photographies prises depuis le *Carpathia* alors que les canots approchaient du navire venu les sauver, mais elles sont rarement assez précises pour permettre des décomptes. Du reste, certains souvenirs étaient trop vagues, forçant à placer certains rescapés dans plusieurs canots potentiels. En 2011, Bill Wormstedt et Tad Fitch ont proposé, dans l'ouvrage collectif *A*

⁶⁰ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 82-85.

⁶¹ USI, p. 74.

⁶² HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 136.

Centennial Reappraisal, une analyse détaillée des canots, de leurs circonstances de départ, et de leur taux de remplissage. Ils aboutirent à une estimation nettement plus fiable que les précédentes, mais qui donne encore un total de 726 personnes, laissant encore 14 « doublons⁶³ ». Ces estimations, comparées à la capacité totale desdits canots, permettent de déterminer leur taux de remplissage global. Ce tableau a néanmoins des limites dans la mesure où il donne les chiffres à l'arrivée des canots au *Carpathia*, et non au départ du *Titanic*. Ainsi, les radeaux A et B sont absents : situés sur le toit des quartiers des officiers, ils ne purent être proprement mis à la mer. Le radeau A se retrouva en bonne partie rempli d'eau, avec une quinzaine de personnes à son bord : plusieurs périrent rapidement, les autres étant récupérées par le radeau D. De même, le canot B flotta en partie retourné avec une trentaine de personnes à son bord, finalement secourues par les canots 4 et 12. Leur taux de remplissage au départ du *Titanic* doit donc être réestimé à la baisse.



Pont des embarcations du *Titanic* lors du premier jour de sa traversée inaugurale : le canot le plus à droite est le numéro 13, dans lequel embarqua Beesley.

(Wikimedia Commons, domaine public)

⁶³ *Idem*, p. 131-163

Canot	Rescapés estimés	Capacité totale	Taux de remplissage
1	12	40	30 %
2	17	40	42,5 %
3	32	65	49,2 %
4 (dont rescapés radeau B)	60	65	92,3 %
5	30	65	46,2 %
6	24	65	36,9 %
7	34	65	52,3 %
8	25	65	38,5 %
9	40	65	61,5 %
10	55	65	84,6 %
11	50	65	76,9 %
12 (dont rescapés radeau B)	69	65	106,1 %
13	55	65	84,6 %
14	25	65	38,5 %
15	68	65	104,6 %
16	52	65	80 %
C	43	47	91,5 %
D (dont rescapés radeau A)	35	47	78,7 %
Total	726	1178 (radeaux A et B inclus)	61,5 %

Remplissage des différents canots de sauvetage à l'arrivée du *Carpathia*

(estimations de Bill Wormstedt et Tad Fitch, 2011⁶⁴).

Les canots pairs ainsi que les radeaux B et D se trouvaient à bâbord, les canots impairs et radeaux A et C à tribord.

⁶⁴ *Idem*, p. 143

De même, le canot numéro 14 arriva au *Carpathia* moins rempli qu'il ne l'était en quittant le *Titanic* : l'officier qui en avait la charge, Harold Lowe, répartit en effet la quarantaine de ses occupants initiaux entre les canots 4, 10, 12 et D, récupérant en échange quelques marins, afin d'avoir un canot presque vide pour rechercher des rescapés éventuels après le naufrage⁶⁵. Selon ces estimations, il apparaît finalement que les canots des deux côtés furent à peu près équitablement remplis (362 à bâbord, 364 à tribord). Néanmoins, ce décompte doit prendre en compte le fait que les canots bâbord furent plus nombreux à prendre en charge les naufragés surnageant dans l'eau (notamment le canot 4 qui en récupéra plusieurs avant de s'éloigner) et les rescapés des radeaux B et A. Il apparaît donc malgré tout que le nombre de personnes autorisées à embarquer fut inférieur à bâbord, où la méthode était plus stricte et discriminait de façon radicale les hommes.

Une autre tendance se dégage : à tribord, les canots furent mis à l'eau de l'avant à l'arrière, débutant par le groupe avant (7, 5, 3, 1) puis passant au groupe arrière (9, 11, 13, 15), avant de revenir à la mise à l'eau du radeau C, et de tenter de mettre le radeau A en état de marche⁶⁶. Il apparaît ici que les canots mis à l'eau en premier (7, 5, 3 et 1) avaient un taux de remplissage approchant, au mieux, les 50 %, là où les canots arrière furent nettement plus remplis, le 15 partant même en surcharge.

À bâbord, le chargement fut plus anarchique : Lightoller avait commencé par l'avant et tenté de mettre à l'eau le canot n°4 depuis le pont inférieur (A), mais les vitres du pont promenade l'en empêchèrent et il dut attendre plus d'une heure pour obtenir le dispositif permettant de les ouvrir. Entre temps, il fit donc partir les canots 8 et 6, puis furent ensuite chargés les canots 16, 14 et 12, puis le 10, le 2 et le 4 presque simultanément, et enfin le D⁶⁷. Le même schéma qu'à tribord se reproduisit ici, quoiqu'avec un décalage dans le temps (les canots bâbord ayant mis plus de temps à partir) : les canots 6 et 8 étaient chargés à moins de 40 % ; tandis que les canots arrière étaient nettement plus remplis.

⁶⁵ *Idem*, p. 139.

⁶⁶ *Idem*, p. 135.

⁶⁷ *Idem*.

C'est ici qu'une explication sociale apparaît : les canots avant (1 à 8 plus les radeaux) se trouvaient dans une zone en avant de la promenade de première classe, dans une partie habituellement réservée à l'équipage, qui restait néanmoins proche du Grand escalier de première classe qui desservait toutes ses cabines. Les passagers y avaient donc un accès direct et ceci explique que les passagers de première classe aient embarqué en majorité dans ces canots qui, situés près des quartiers des officiers et de l'équipage, furent les premiers à être mis à la mer.

À l'inverse, les canots arrière se trouvaient dans l'espace de promenade classique de la deuxième classe, directement autour de l'escalier de seconde classe qui desservait, là-aussi, toutes les cabines et était équipé d'un ascenseur. Ceci explique que Lawrence Beesley ait été aux premières loges pour voir partir les canots malgré les plusieurs allers-retours qu'il fit à sa cabine entre la collision et son départ⁶⁸.

De fait, tous les passagers de deuxième classe eurent un accès aisé à ces canots, mais ceux de troisième classe, notamment les femmes, guidées par l'équipage depuis l'arrière du navire, arrivèrent également à ces canots. Qui plus est, dans la mesure où les passagers de troisième classe qui avaient rejoint les embarcations sans aide mirent plus de temps à le faire, ils arrivèrent quand les canots avant étaient déjà en bonne part partis. La priorité accordée aux femmes n'en fut que plus grande, et la concurrence plus rude, ce qui explique à la fois les canots plus chargés, mais aussi le très faible pourcentage d'hommes de deuxième classe rescapés.

Y-eut-il une ségrégation sociale à bord du *Titanic* concernant l'accès aux canots ? Comme cela a été évoqué dans la partie concernant l'émigration, elle ne fut certainement pas appliquée de façon radicale par une priorité ouvertement affichée aux classes supérieures⁶⁹. Ainsi, il est manifeste que certains passagers de troisième classe purent embarquer dans les canots situés à l'avant, lorsque ceux-ci partirent assez tard pour qu'ils aient eu le temps de les gagner. Néanmoins, il semble que certains marins aient continué à appliquer les séparations liées aux classes, comme en témoigne une scène dont Beesley fut témoin :

⁶⁸ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 50-80.

⁶⁹ Voir 3.122.

« Alors que je marchais sur le pont, je vis deux femmes venir de bâbord et passer la barrière qui séparait la deuxième de la première classe. Un officier se trouvait là, qui barrait le passage. « Pouvons-nous aller aux canots ? » demandèrent-elles. « Non madame », répondit-il poliment, « vos canots sont par-là, sur votre propre pont », montrant l'endroit où ils étaient affalés, en dessous. [...] Je mentionne cela pour montrer qu'il y avait, d'une certaine manière, une disposition – officielle ou non – séparant les classes dans l'embarquement des canots ; jusqu'où fut elle portée, je ne le sais pas, mais si les femmes de deuxième classe n'étaient pas censées entrer dans les canots du pont de première classe, tandis que les passagers d'entrepont étaient autorisés à venir sur le pont de deuxième classe, cela aurait vraisemblablement eu un impact difficile sur les hommes de deuxième classe, et cette idée est plutôt étayée par le petit pourcentage de survivants [de cette catégorie]⁷⁰. »

Il est néanmoins possible que, dans ce cas précis, Beesley ait été abusé par le contexte. Il situe ce moment peu avant son embarquement dans un canot, or, il est acquis que le canot n°13, dans lequel il se trouvait, partit plus d'une demi-heure après le canot n°1, dernier à partir de l'avant-tribord, vers laquelle les deux femmes se dirigeaient (si l'on excepte le radeau C, qui ne fut lui-même préparé que plus tard). Au moment où Beesley fut témoin de la scène, il est donc probable qu'aucun canot n'était mis à l'eau à l'endroit où voulaient se rendre ces femmes : dans l'obscurité qui régnait cette nuit-là, elles ne pouvaient savoir que les canots qu'elles avaient certainement vus dans leurs promenades de jour étaient déjà partis. De la sorte, le geste de l'officier n'aurait pas été fondé sur de quelconques classes sociales mais sur des aspects pratiques.

Il apparaît donc peu probable qu'une discrimination sociale ait été effectuée de manière organisée ; mais les conséquences furent les mêmes : la concurrence pour les places fut, de fait, bien plus rude entre les passagers de rang social inférieur. Ceci explique également que des coups de feu aient été tirés lors du chargement de ces canots, notamment le n°14, comme l'expliqua l'officier Lowe :

« Comme je descendais le long des ponts, je savais, ou attendais à tout moment, que le canot se fende sous mes pieds. J'étais plutôt effrayé par ça, même si, bien entendu, je ne l'ai dit à personne d'autre. Je l'avais surchargé,

⁷⁰ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 81-82.

mais je savais que je devais prendre un certain risque. Alors, je me suis dit « Bon, je dois m'assurer que personne d'autre ne monte dans le canot ou sinon ce sera la fin. »

[...] J'ai pensé que si un corps supplémentaire devait tomber dans le canot, ce simple ajout de poids supplémentaire suffirait à briser les cordes ou emporter quelque chose, Dieu sait quoi. Il y avait cent-une choses à surveiller. Alors, j'ai pensé, eh bien, que j'allais garder l'œil ouvert. Donc, nous passions le long des ponts, passant devant les ponts ouverts, et j'ai vu un grand nombre d'Italiens, de Latins, tous le long du bastingage - comprenez, il était ouvert - et ils observaient tous, plus ou moins comme des bêtes sauvages, prêts à bondir. C'est pourquoi j'ai crié de faire attention, et j'ai tiré, bang, droit le long du flanc du navire⁷¹. »

Ce témoignage valut des soucis diplomatiques à son auteur, qui utilisait à plusieurs reprises le qualificatif d' « Italiens » pour désigner tous migrants qui lui semblaient étrangers⁷². Choqué par ce propos, l'ambassadeur d'Italie demanda en effet des excuses officielles qui furent ajoutées au rapport de la commission⁷³.

En dépit de ces coups de feu et de plusieurs autres recensés, ainsi que de plusieurs témoignages laissant supposer qu'il y ait un mort par balles et un possible suicide d'officier consécutif⁷⁴, l'évacuation du *Titanic* fut bien plus organisée que celle de *La Bourgogne*, en dépit de moyens de sauvetage très réduits ne pouvant embarquer que la moitié des personnes à bord.

Après le naufrage, plusieurs points devaient donc être éclaircis : le *Titanic* était-il conforme aux usages en vigueur en matière de construction navale et, si oui, y avait-il lieu de les modifier ? Son équipage avait-il respecté les règles de navigation de l'époque et celles-ci devaient-elles évoluer ? Enfin, était-il habituel que le navire n'ait pas eu assez de moyens de sauvetage et, si oui, qui fallait-il mettre en cause ? Ce dernier point suscitait particulièrement de remous.

⁷¹ USI, p. 417.

⁷² Il n'y avait en réalité que dix Italiens à bord, dont quatre seulement en troisième classe. De façon générale, les « Latins » désignés par Lowe étaient plus vraisemblablement Austro-Hongrois ou Bulgares... Lowe était adepte de ce genre d'approximations, n'hésitant pas également à qualifier de « Jap » un passager Chinois qu'il avait hésité à repêcher après le naufrage.

⁷³ USI, p. 1100.

⁷⁴ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, op. cit., p. 305-320.

Pour éclaircir ces zones d'ombre, il fut décidé, avant même l'arrivée des rescapés à New York, d'organiser deux commissions d'enquête chargées de tirer les leçons du drame.

4.122 Deux commissions d'enquête, des deux côtés de l'Atlantique, teintées d'enjeux politiques

Le cas de *La Bourgogne* a démontré à quel point l'organisation de procédures pour déterminer les responsabilités pouvait se faire de façon anarchique : en l'occurrence, une enquête avait été menée au Canada, mais sans les marins français déjà partis ; un procès avait eu lieu aux États-Unis, tandis que la France n'entamait pas de procédure... Après le naufrage du *Titanic*, il semblait évident que le tribunal des naufrages britannique ne resterait pas inactif et mènerait une enquête. Le fait qu'une enquête émane des États-Unis se révéla en revanche plus surprenant aux yeux du grand public.

Cette enquête se tint à l'initiative du sénateur républicain du Michigan, William Alden Smith, membre du comité au commerce. Les motifs réels du sénateur Smith sont méconnus : il est possible qu'il ait eu en tête de lutter, à travers le naufrage, contre le trust formé par J.P. Morgan ; mais il semble qu'il ait surtout saisi cette occasion pour obtenir de la visibilité en s'engageant dans un sujet qui lui tenait à cœur, la sécurité dans les transports. Smith était en effet un habitué des débats sur les questions relatives à la sécurité ferroviaire et, s'il était novice en matière de navigation, il considérait que le cas du *Titanic*, propriété d'un Américain, se dirigeant vers l'Amérique, avec à son bord bon nombre de passagers américains ou voués à le devenir, nécessitait une enquête américaine⁷⁵.

Dès le 16 avril, Smith s'informa donc pour savoir si une enquête allait être diligentée par le président Taft. Ayant appris que non, il fit pression, notamment au sein du comité au commerce, pour obtenir qu'elle ait lieu, pressions qui furent notamment facilitées par plusieurs questions laissées en suspens au sujet de la diffusion de la nouvelle du naufrage, qui était susceptible d'avoir été retardée par la

⁷⁵ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 17.

White Star Line⁷⁶. La nouvelle de la mort de l'aide de camp du président Taft, Archibald Butt, contribua également à motiver ce dernier pour soutenir la procédure. Un sous-comité du comité au commerce fut ainsi formé sous la direction de Smith, et il fut décidé que l'enquête s'ouvrirait à New York dès le 19 avril au matin. Le *Carpathia* devait arriver la veille au soir et les enquêteurs craignaient, à juste titre, que plusieurs témoins clés, Bruce Ismay et les membres d'équipage, ne quittent l'Amérique prématurément⁷⁷.

Six sénateurs furent choisis pour accompagner Smith dans ses investigations, la parité entre démocrates et républicains étant respectée. Les sénateurs choisis furent, pour les démocrates, Furnifold McLende Simmons⁷⁸, Francis Griffith Newlands⁷⁹ et Duncan Upshaw Fletcher⁸⁰. Les républicains étaient pour leur part George Clement Perkins⁸¹, Theodore Eijah Burton⁸² et Jonathan Bourne⁸³. Si la parité avait été travaillée de façon à ne pas donner d'orientation politique trop flagrante au comité, l'enquête fut malgré tout menée principalement par Smith, qui lui imprima sa marque et reste le principal protagoniste des audiences. Hormis certains soirs où les sénateurs se répartirent plusieurs témoins, les autres enquêteurs n'eurent généralement qu'un rôle très secondaire.

Le 19 avril à l'hôtel Waldorf Astoria, les auditions s'ouvrirent par la lecture de la déclaration suivante, indiquant les motifs de l'enquête :

« *Entendu*, Que le Comité au Commerce ou un sous-comité de celui-ci, est autorisé par ledit comité à diriger l'enquête sur les causes qui ont mené à l'accident du transatlantique de la White Star Line, le *Titanic*; entraînant dans sa perte plusieurs vies humaines, bouleversant ainsi le monde civilisé.

⁷⁶ Cette question sera plus amplement traitée dans la partie relative à la T.S.F., en 4.23.

⁷⁷ L'enquête confirma ce fait, montrant qu'Ismay avait demandé à ce que le *Cedric* soit retardé afin de permettre à l'équipage et à lui-même de regagner l'Angleterre et leurs familles au plus vite. Néanmoins, Ismay accepta de participer à l'enquête américaine dès qu'il fut prévenu à son sujet, et retarda de plusieurs semaines son départ pour participer aux audiences. USI, notamment p. 952-953 et 961-963.

⁷⁸ Sénateur de Caroline du Nord de 1901 à 1931, notamment connu pour ses engagements de suprématiste blanc.

⁷⁹ Sénateur du Nevada de 1903 à 1917, également suprématiste blanc, opposé à l'immigration et engagé dans un combat contre le 15^e amendement interdisant les discriminations sur critère racial.

⁸⁰ Sénateur de Floride de 1909 à 1936, détenteur du record de durée à ce poste.

⁸¹ Sénateur de Californie de 1893 à 1915, Perkins s'était impliqué dans plusieurs comités touchant au monde des transports.

⁸² Sénateur de l'Ohio de 1909 à 1915, réélu de 1928 à 1929.

⁸³ Sénateur de l'Oregon de 1907 à 1913.

[...]

Également entendu, Que le comité entend ainsi se renseigner sur [les dispositions prises relatives à la sécurité] ; et s'il est possible pour le Congrès d'examiner la possibilité d'un accord international pour assurer la sécurité de la circulation en mer, incluant un règlement sur la dimension des bateaux et la désignation des itinéraires.

Entendu enfin, que le Comité devra recommander une législation dans un délai raisonnable [...] ⁸⁴. »

Ce premier jour, six témoins furent appelés à s'exprimer : Joseph Bruce Ismay, dans un premier temps, celui-ci étant devenu la cible d'une importante campagne de presse l'accusant du naufrage et reprochant sa survie à celui qu'elle surnommait « Brute Ismay » ; Arthur Rostron, capitaine du *Carpathia* ; Guglielmo Marconi, président la société de télégraphie sans fil portant son nom ; Charles Lightoller, deuxième officier, le plus gradé parmi les rescapés ; Harold Cottam, opérateur du *Carpathia*, et, de façon plus surprenante, le steward Albert Crawford, dont le témoignage ne revêtait pas un caractère aussi crucial que les précédents ⁸⁵.

Le deuxième jour, samedi 20 avril, la matinée fut consacrée aux questions liées à la radio, l'opérateur Cottam du *Carpathia* étant à nouveau convoqué, ainsi qu'Harold Bride, opérateur rescapé du *Titanic*. L'après-midi fut nettement moins riche : Smith désirait réentendre Bride, mais celui-ci, blessé durant le naufrage, avait été emmené ailleurs pour des soins. Smith avait alors sollicité l'officier Lightoller, qui s'était absenté. Il se contenta donc d'auditionner rapidement le troisième officier, Pitman, pour lui demander ce qu'était devenu le livre de bord du paquebot, qui se révéla avoir disparu avec lui. Finalement, la journée se termina sur une déclaration du sénateur indiquant que les auditions reprendraient la semaine suivante à Washington, le comité ayant sélectionné les témoins britanniques qu'il désirait voir rester sur le territoire américain ⁸⁶.

Le lundi suivant, troisième jour d'enquête, fut principalement consacré à l'examen de Philip A.S. Franklin, vice-président de la White Star Line basé à New York. Comme cela sera expliqué plus en détail dans la partie consacrée à la T.S.F., l'obsession

⁸⁴ USI, p. 1.

⁸⁵ USI, p. 2-120.

⁸⁶ USI, p. 121-168.

du sénateur Smith était alors de comprendre ce qui avait retardé la propagation de la nouvelle du naufrage, et d'établir la responsabilité de la compagnie en la matière. À la fin de la journée, Smith revint à l'examen des témoins directs du drame en appelant le quatrième officier, Joseph Boxhall⁸⁷.

Le quatrième jour, mardi 23 avril, donna lieu au témoignage complet du troisième officier Pitman, ainsi qu'à celui de Frederick Fleet, témoin clé puisqu'il était la vigie qui avait repéré l'iceberg. Le dernier témoin de la journée fut le major Arthur Peuchen, passager canadien qui s'était démarqué en étant le seul homme autorisé par Lightoller à embarquer dans un canot, pour aider à sa manœuvre⁸⁸.

Le lendemain, les auditions se poursuivirent auprès des membres d'équipage, Fleet, Lightoller, Boxhall et Pitman étant rappelés et soumettant des documents relatifs à la marche du navire, tandis que le cinquième officier Lowe était appelé à témoigner, de même que le quartier-maître Robert Hitchens, à la barre au moment du drame⁸⁹. Ce jour-là, Smith produisit également une déclaration peu claire au sujet de pressions (indéterminées) émises à l'égard du comité :

« Maintenant, un mot à propos des difficultés. Il est à porter au crédit de la plupart des officiers et membres d'équipage que nous n'avons pas rencontré de grande difficulté pour nous assurer de tels témoins quand nous le jugions nécessaire. Mais depuis le départ jusqu'à présent, il y a eu des tentatives volontaires, gratuites et insidieuses de la part de certaines personnes pour influencer la direction de ce comité et pour orienter ses procédures. Des déformations ont été faites, à ce que j'ai entendu. Personnellement, je n'ai lu aucun journal depuis que j'ai été nommé président de ce comité, car je ne veux pas être influencé par ces journaux [...]. Le comité ne tolérera pas d'autre tentative de quiconque pour orienter ses procédures⁹⁰. »

Si aucune cible n'est officiellement spécifiée, il est vraisemblable que ce message s'adressait à la presse, notamment britannique, qui, comme on le verra, se faisait particulièrement virulente à l'encontre de l'enquête.

⁸⁷ USI, p. 169-258.

⁸⁸ USI, p. 259-356.

⁸⁹ USI, p. 357-462.

⁹⁰ USI, p. 368.

Le sixième jour, jeudi 25 avril, apparaît dans les retranscriptions des audiences comme nettement plus bref : seuls Marconi et Cottam furent convoqués, pour des entretiens spécialement liés à la télégraphie sans fil⁹¹. Néanmoins, la journée n'était pas terminée lorsque le sous-comité se sépara à 16 heures : ce que les archives indiquent comme étant le septième jour est en réalité composé des entretiens menés parallèlement par plusieurs sénateurs le soir du 25. Le sénateur Burton auditionna ainsi les quartiers-maîtres Rowe et Oliver, ainsi que le matelot qualifié Franck Osman⁹². Dans le même temps, le sénateur Newlands interrogeait le steward Edward Wheelton, le chauffeur William Taylor et les matelots George Moore et Thomas Jones⁹³. Ce même soir, le sénateur Perkins prenait les dépositions des vigies Hogg et Symons, ainsi que du quartier-maître Perkis⁹⁴. Fletcher s'occupait pour sa part des stewards Hardy, Ward et Widgery ainsi que du matelot qualifié Edward Buley⁹⁵ ; tandis que le sénateur Bourne recevait les stewards Crowe et Andrews, l'assistant cuisinier Collins, et les matelots Clench, Archer et Brice⁹⁶. Enfin, ce soir-là, le sénateur Smith ne restait pas inactif et interrogeait les marins Haines, Hemming et Evans⁹⁷. Ces entretiens cumulés, d'acteurs souvent secondaires, avaient pour but de recouper un maximum de témoignages différents sur le drame, avant que les témoins britanniques ne dussent rentrer dans leur pays pour répondre à l'enquête qui les y attendait.

Le vendredi 26 avril, huitième jour selon les archives, apporta un aspect nouveau à l'enquête : entre-temps, le cargo *Californian* venait d'arriver à Boston et il apparaissait qu'il s'était trouvé non loin du lieu du drame. Or, plusieurs des témoins auditionnés avaient indiqué avoir vu les feux d'un navire inconnu qui n'avait jamais répondu à leurs signaux. Il fut donc décidé de pousser plus loin les investigations et, ce jour-là, trois membres d'équipage du *Californian* furent interrogés. Ce fut tout d'abord le mécanicien Ernest Gill qui fut appelé, à sa propre demande, certifiant avoir aperçu le *Titanic* durant sa pause cette nuit-là, puis le capitaine Stanley Lord et l'opérateur radio

⁹¹ USI, p. 463-519.

⁹² USI, p. 519-543.

⁹³ USI, p. 543-573.

⁹⁴ USI, p. 573-587.

⁹⁵ USI, p. 587-613.

⁹⁶ USI, p. 613-654.

⁹⁷ USI, p. 654-685.

Evans, qui dormait durant le drame et ne put entendre les appels de détresse⁹⁸. Le même jour, Philip Franklin et le matelot Evans furent également rappelés pour apporter quelques précisions⁹⁹.

Le samedi 27 fut un jour très chargé : plusieurs témoins furent rappelés (Lightoller, le steward Crawford interrogé le premier jour, Philip Franklin), et un nouvel acteur entra en scène, le capitaine Moore, du *Mount Temple*, navire qui se trouvait de l'autre côté d'un champ de glaces, à une cinquantaine de miles du *Titanic*, et n'avait pu lui porter secours. Smith poursuivit également l'interrogatoire d'acteurs secondaires britanniques retenus aux États-Unis avec les stewards Cunningham, Ray, Etches et Burke et le quartier-maître Bright¹⁰⁰.

Le dixième jour (lundi 29 avril) concerna principalement les questions liées à la T.S.F. et à la navigation : l'officier Boxhall fut rappelé de même que les opérateurs Cottam et Bride, ainsi que Guglielmo Marconi et son assistant, Frederick Sammis. Enfin, un passager fut appelé à témoigner pour la première fois (si l'on excepte le cas particulier d'Ismay), Hugh Woolner¹⁰¹.

Le 30 avril débuta par des interrogatoires surprenants : un certain Edward Dunn, représentant de commerce, fut ainsi interrogé au sujet d'un télégramme dont il avait eu écho mais refusa, malgré l'insistance de Smith, de révéler sa source¹⁰². Le témoin suivant, l'assistant marshal Charles Morgan, venu de Cleveland, Ohio, n'était pas moins surprenant : il venait expliquer que le témoin qu'il escortait, un certain Luis Klein, avait mystérieusement disparu avant d'intervenir. Prétendant faire partie de l'équipage, Klein déclarait avoir été témoin de scènes de beuverie générale le soir du drame ; or, il avait disparu peu après son arrivée à Washington pour témoigner, et il apparaît qu'il n'avait jamais été à bord du *Titanic*. Les auditions purent ensuite se poursuivre de façon plus constructive, avec le retour à la barre de Joseph Bruce Ismay : son témoignage permit de clarifier certains points sur la White Star Line, l'International Mercantile Marine Company et la construction des navires et, après une intervention

⁹⁸ Cet aspect-là du drame sera évoqué en 4.23.

⁹⁹ USI, p. 687-754.

¹⁰⁰ USI, p. 755-844.

¹⁰¹ USI, p. 845-934.

¹⁰² Cette affaire est détaillée en 4.232.

du conseiller juridique de l'entreprise, il fut autorisé à rentrer au Royaume-Uni, de même que les membres d'équipage restants. Le reste de l'après-midi fut consacré à l'interrogatoire de plusieurs passagers américains : Henry Stengel, Helen et Dickinson Bishop, ainsi qu'Archibald Gracie¹⁰³.

À partir de ce jour, avec le départ des principaux témoins britanniques, l'enquête devait prendre un nouveau tour. Désormais, les témoins seraient américains, et plus éclectiques, les jours d'auditions plus espacés. Ainsi, le douzième jour d'enquête, jeudi 2 mai, le sénateur Smith se déplaça à New York pour recevoir le témoignage d'une passagère, Mrs White (qui désirait principalement se plaindre de l'incompétence des membres d'équipage chargés de son canot), et de John Bottomley, vice-président de la société Marconi¹⁰⁴. Le lendemain, dans la même ville, il interrogea pour la première fois deux passagers de troisième classe, Daniel Buckley, et Olaus Abelseth. Deux passagers de première classe furent appelés à témoigner, MM. Harder et Chambers, ainsi que Melville Stone, de l'Associated Press, et John Binns, qui avait été opérateur radio à bord du *Republic* durant son naufrage et venait apporter son expertise¹⁰⁵.

Le quatorzième jour, samedi 4 mai, Smith poursuivit toujours seul ses entretiens complémentaires à New York, recevant un troisième et dernier passager de troisième classe, Berk Pickard, puis, dans sa quête pour comprendre le retard pris par la nouvelle du naufrage, un employé de la Western Union Telegraph, Frederick Dauler ; Gilbert Balfour, inspecteur de la compagnie Marconi, et à nouveau l'opérateur Bride, du *Titanic*, qui était encore à New York¹⁰⁶.

Plusieurs jours après, le 9 mai, quinzième jour d'enquête, Smith recevait de façon pour le moins étonnante Maurice Farrell, employé de la Dow, Jones & Co., toujours dans l'espoir de comprendre le retard pris par la nouvelle. Le procès-verbal de cette journée contient également plusieurs déclarations écrites, émanant notamment de Philip Franklin et Harold Lowe, déjà auditionnés, ainsi que d'un opérateur télégraphiste du Massachussets, d'un passager du *Mount Temple*, d'un barbier du

¹⁰³ USI, p. 935-1004.

¹⁰⁴ USI, p. 1005-1018.

¹⁰⁵ USI, p. 1019-1046.

¹⁰⁶ USI, p. 1047-1062.

Titanic et de Mahala Douglas, passagère de première classe¹⁰⁷. De la même manière, le 16 mai (16^e jour dans les rapports), Smith reçut un directeur de compagnie de chemin de fer pour parler de l'étonnante demande qu'avait émise, le 15 avril, Philip Franklin, réservant un train pour Halifax afin d'aller chercher d'éventuels rescapés, la rumeur voulant que le *Titanic* y soit remorqué. Ce même jour, Smith ajouta également au procès-verbal deux déclarations écrites de passagères de première classe¹⁰⁸.

Le 17^e jour, 18 mai, revêtit un caractère plus technique : Smith, encore une fois seul, reçut ce jour-là le capitaine John J. Knapp, hydrographe de l'US Navy, qui fut chargé d'établir avec lui plusieurs cartes résumant la position des divers navires et des glaces signalées lors du naufrage¹⁰⁹. Enfin, le 25 mai, 18^e et dernier jour de l'enquête, Smith profita d'une escale de l'*Olympic* pour en rencontrer le capitaine, Herbert James Haddock, ainsi qu'un des chefs chauffeurs, Frederick Barrett, qui avait servi sur le *Titanic*. Ce 18^e jour fut également l'occasion de compiler plusieurs ultimes témoignages écrits comprenant des lettres de témoins déjà intervenus (Phillip Franklin et le capitaine Lord), de quatre passagers de première classe, de deux officiels de compagnies télégraphiques et d'un journaliste¹¹⁰.

Cette recension laborieuse montre avant tout le caractère très diversifié des témoins auditionnés, qui se résume comme suit :

¹⁰⁷ USI, p. 1065-1102.

¹⁰⁸ USI, p. 1103-1110.

¹⁰⁹ USI, p. 1111-1126.

¹¹⁰ USI, p. 1127-1152.

Officiers	4
Personnel de pont (hors officiers)	18
Personnel mécanicien	2
Personnel hôtelier ¹¹¹	13 + 1 témoignage écrit
Première classe	10 + 7 témoignages écrits
Deuxième classe	1 témoignage écrit
Troisième classe	3
Équipage et passagers de navires proches	8 + 1 témoignage écrit
Employés de la White Star Line	2
Employés d'entreprises de TSF	8 + 3
Experts en matière maritime	1
Témoins divers	5

Répartition des types de témoins interrogés par la commission d'enquête américaine.

Du côté du personnel britannique du navire, la priorité fut donnée au personnel navigant (officiers et marins), le personnel hôtelier, principalement des stewards, fut néanmoins très sollicité, tandis que le personnel mécanicien fut globalement ignoré : seul un chauffeur fut retenu à New York, un autre, plus gradé et témoin clé en cela qu'il se trouvait dans la première chaufferie inondée, ne fut interrogé que le dernier jour, de façon presque fortuite. Cette claire minorité s'explique sans aucun doute par le faible rang social des membres survivants de ce personnel : aucun des officiers mécaniciens ne survécut ; seuls quelques graisseurs, soutiers, chauffeurs et, à de rares exceptions, chefs chauffeurs quittèrent le navire. Ceux-ci, très bas sur l'échelle sociale, furent donc marginalisés.

Du point de vue des passagers, une dizaine fut appelée à témoigner en ce qui concernait la première classe, très majoritairement des américains si l'on excepte Bruce Ismay, témoin naturel. S'ajoutèrent par ailleurs plusieurs déclarations écrites sous serment de passagères. Smith, en vertu des règles tacites de la société de l'époque, accorda sans conteste plus de crédit à la parole de ces personnes et fut plus prompt à se proposer de les écouter, ce qui donna parfois lieu à des témoignages très

¹¹¹ Le personnel hôtelier comprenait stewards et cuisiniers, mais aussi les opérateurs radio.

subjectifs, comme celui de Mrs. White, qui conclut ainsi son propos dénonçant l'inexpérience des membres d'équipage affectés à son canot :

« Je n'ai jamais vu de plus beau corps d'homme dans ma vie que ceux des passagers masculins de ce voyage – des athlètes et des hommes de sens – et si on les avait autorisés à entrer dans ces canots avec leurs familles, ils auraient été bien maniés et beaucoup d'autres vies auraient été sauvées, plutôt que de permettre aux stewards de monter dans les canots et de sauver leurs vies, au prétexte qu'ils pouvaient ramer, alors qu'ils n'en savaient pas grand-chose¹¹². »

Les classes inférieures furent bien moins représentées : la deuxième classe n'apparut que brièvement à travers le témoignage écrit d'une passagère, tandis que trois passagers seulement furent appelés à témoigner, durant les jours moins médiatisés de l'enquête, et en présence du seul sénateur Smith, témoignant d'une volonté certaine de ne pas attirer l'attention sur la question migratoire. Il aurait été particulièrement gênant pour les États-Unis qu'il apparaisse que leurs réglementations sanitaires avaient nui au sauvetage. En cela, les trois uniques témoins ne firent pas de réels remous, leurs déclarations concordant pour dire que rien, ou presque, n'avait été fait pour les empêcher de gagner les canots¹¹³. De façon générale, cette question fut totalement occultée durant les commissions d'enquêtes, tant britannique qu'américaine, le sort des migrants ayant alors eu peu d'intérêt aux yeux des enquêteurs.

Enfin, le dernier point qui ressort de la typologie des témoins est leur caractère éclectique, qui donna parfois un aspect tragi-comique aux auditions, faisant appel à des témoins parfois improbables pour, finalement, ne pas aboutir à plus de connaissances. Il apparaît ainsi que le sénateur Smith fut à proprement parler obsédé par la question de la rétention possible d'informations au sujet du naufrage : dès le premier jour, nombre de ses questions furent orientées de façon à étayer ses hypothèses en la matière et bien du temps fut gaspillé en interrogatoires de témoins qui n'avaient en réalité pas grand-chose à dire, tous les éléments concordant pour montrer que le retard de la nouvelle était avant tout dû à des problèmes

¹¹² USI, p. 1010.

¹¹³ Voir 3.12 pour plus de détail sur ces témoignages.

techniques¹¹⁴. Cette question était néanmoins importante pour Smith qui craignait qu'une escroquerie à l'assurance eût été entreprise. Plus encore, il voulait comprendre pourquoi les messages du Président Taft, inquiet au sujet de son aide de camp, Archibald Butt, n'avaient pas reçu de réponse immédiate du *Carpathia*. La question est récurrente, et fut pour la première fois évoquée durant le témoignage du capitaine Rostron, du *Carpathia*, le premier jour :

« Sénateur SMITH. Des plaintes ont été émises car le message du Président des États-Unis, qui a été envoyé au *Carpathia*, n'a pas reçu de réponse. Savez-vous quelque chose à ce propos ?

Mr. ROSTRON. J'ai entendu la nuit dernière qu'il y avait un message au sujet d'un Major Butt. J'ai demandé à mon commissaire ce matin s'il se souvenait d'un message demandant si le Major Butt était à bord, et on a répondu : « Pas à bord. » C'est la seule chose que je sais d'un message au sujet de ce nom. Je ne me souviens de rien d'autre.

Sénateur SMITH. Y a-t-il eu une tentative pour communiquer avec le *Carpathia* depuis un navire du gouvernement ?

Mr. ROSTRON. Oui ; depuis le *Chester*. J'ai reçu un message du *Chester*. Les mots exacts de celui-ci, je les ai plutôt oubliés à présent ; mais c'était quelque chose à propos du Président ; quelque chose, pour autant que je me souviens, comme quoi il était anxieux à propos des passagers, si je me souviens bien¹¹⁵. »

Néanmoins, le plus gros reproche fait à l'enquête américaine émana de la presse britannique. Celle-ci appréciait peu que des sujets britanniques soient soumis à une enquête américaine alors que le navire relevait de leur propre juridiction. Qui plus est, par son incompetence notoire en matière maritime, le sénateur Smith fut rapidement la risée du Royaume-Uni. Dans ses mémoires, Charles Lightoller, qui avait souvent répondu de façon très laconique aux questions répétitives et parfois grotesques du sénateur, écrivit ainsi :

« [L'enquête] fut un colossal moment d'impertinence qui n'eut aucune utilité et n'aboutit qu'à un récit désorganisé et distordu du drame ; à cause du

¹¹⁴ Cette question sera évoquée en détail en 4.232.

¹¹⁵ USI, p. 32.

manque total de coordination des interrogatoires combiné à une ignorance abyssale de la mer. [...] [Sa] seule réussite fut de réduire totalement nos marins, quartiers-maîtres et officiers subalternes en ridicule. [...] Avec toute la bonne volonté du monde, cette « enquête » ne peut qu'être qualifiée de grosse blague, durant laquelle toutes les traditions et coutumes de la mer furent bafouées continuellement et de façon persistante¹¹⁶. »

Le jugement de Lightoller était, certes, grossi par son énervement d'avoir été retenu plusieurs semaines en Amérique après une expérience douloureuse. Néanmoins, les deux reproches principaux qu'il adressait aux enquêteurs n'étaient pas dénués de fondement. Le récit de la progression de l'enquête tel qu'il a été fait plus haut fait en effet ressortir le caractère désorganisé des témoignages. Leur lecture exhaustive complète cette impression : régulièrement Smith passait du coq à l'âne, sautant d'un sujet à l'autre pour revenir au premier trois pages plus loin, posant plusieurs fois la même question pour recevoir des réponses identiques, oubliant quels témoins ont été invités à rester sur le sol américain...

Plus encore, c'est l'incompétence en matière maritime du sénateur qui lui attira plusieurs railleries. Des « morceaux de bravoure » sont ainsi passés à la postérité, comme lorsqu'il interrogea le major Peuchen, passager de première classe et néanmoins marin chevronné :

« Sénateur SMITH. A-t-il coulé par la proue ou par l'avant ?

Maj. PEUCHEN. À la fin, vous voulez dire ?

Sénateur SMITH. Oui.

Maj. PEUCHEN. Il a coulé par la proue. Vous parlez de l'avant quand vous dites la proue, n'est-ce pas ?

Sénateur SMITH. Exactement.

Maj. PEUCHEN. C'est la même chose.

Sénateur SMITH. Non ; pas exactement la même chose¹¹⁷. »

Smith s'empressa néanmoins d'enchaîner sur une autre question, sans expliquer en quoi ce n'était « pas exactement la même chose », tentant ainsi de camoufler ce qui était, en matière maritime, une erreur manifestement grotesque. Il était également fréquent qu'il pose des questions stupides et contradictoires : à Harold

¹¹⁶ LIGHTOLLER, C., *op. cit.*, p. 303-304.

¹¹⁷ USI, p. 343.

Cottam, qui venait d'expliquer être le radio du *Carpathia*, et qui était interrogé à ce sujet, il demanda peu après au sujet du navire : « Disposait-il d'une installation de télégraphie sans fil¹¹⁸ ? » Charles Lightoller avait lui-même été confronté à des questions dont il déclara, dans ses mémoires, qu'elles auraient pu être comiques dans d'autres circonstances. Ainsi, alors qu'il racontait avoir vu l'une des immenses cheminées s'effondrer à un endroit où des gens nageaient pour leur survie, Smith lui demanda : « A-t-elle blessé quelqu'un ? » Comme souvent, l'officier répondit un lapidaire « je ne saurais le dire » qui fut sa réponse à de nombreuses questions¹¹⁹.

Deux questions en particulier suscitèrent la colère et les moqueries des britanniques. La première, posée à l'officier Lowe, reçut une réponse pince-sans-rire :

« Sénateur SMITH. Savez-vous de quoi est composé un iceberg ?

Mr. LOWE. De glace, je suppose, monsieur¹²⁰. »

En l'occurrence, la question n'était pas aussi stupide qu'elle le semble au premier abord : peu avant, l'officier Boxhall avait mentionné le fait que certains icebergs contenaient parfois des extraits de roche, qui pouvaient les rendre encore plus dangereux pour la navigation. En posant cette innocente question à l'officier, Smith espérait, sans succès, confirmer cette connaissance¹²¹. La presse britannique ne s'encombra pas de telles explications et caricatura de nombreuses fois le sénateur. Ainsi, en mai 1912, un dessinateur du *Graphic* croquait le politicien avec des notes s'interrogeant sur la composition des icebergs, l'homme posant pour sa part une autre question stupide : « 48° Fahrenheit, c'est au-dessus de zéro¹²² ? » De même, une naïve demande du sénateur Smith à Charles Lightoller, pour savoir si des passagers étaient susceptibles d'avoir survécu, réfugiés dans les compartiments étanches, lui valut bien des moqueries, et le surnom dans la presse britannique de « *Watertight Smith* », « Smith l'étanche ».

¹¹⁸ USI, p. 96.

¹¹⁹ USI, p. 72.

¹²⁰ USI, p. 380.

¹²¹ USI, p. 381.

¹²² WILSON, D., « *The Importance of Being Earnest* », *The Graphic*, 4 mai 1912.



« *The Importance of Being Earnest* », caricature parue en 1912 dans *The Graphic*.

(Wikimedia Commons, domaine public)

Malgré ses évidentes défaillances, la commission d'enquête américaine parvint-elle à des conclusions judicieuses ? On peut le penser. Dans le rapport final se trouve notamment un discours particulièrement lyrique du sénateur Smith, énumérant les conclusions de la commission. Après avoir relevé que le *Titanic* n'avait pas été l'objet d'une construction bâclée ou cherchant l'économie, Smith déclarait néanmoins que le navire n'avait pas assez été testé, et que son équipage n'y était pas assez familiarisé. En la matière, il blâma le *Board of Trade* britannique, « dont le laxisme des

réglementations et les inspections hâtives ont valu au Monde cette terrible fatalité¹²³. »

Son rapport blâmait par ailleurs le capitaine Smith pour l'insouciance de sa conduite du navire malgré les avis de glace émis, mais lui reconnaissait le mérite de son sacrifice. Smith condamna également le caractère désorganisé de l'équipage durant l'évacuation, indiquant notamment, après avoir insisté sur le fait que les canots avaient été trop peu remplis :

« Et malgré cela, certaines personnes bien intentionnées ont dit que la meilleure des disciplines avait prévalu. Si ceci est de la discipline, qu'aurait été le désordre ! Parmi les passagers se trouvaient de nombreux hommes forts, habitués à commander, [...] dont l'expérience des affaires et l'entraînement militaire les préparait spécialement à une telle urgence. Ils ont été rudement réduits au silence et interdits de s'exprimer, de même que le président de cette compagnie, par des officiers « juniors¹²⁴ », dont certains, j'ai le regret de le dire, ont profité de la première opportunité pour quitter le navire¹²⁵. »

Un tel témoignage est certainement de ceux qui causèrent l'ire de Lightoller. En revanche, Smith ne manqua pas de louanges concernant les opérateurs radio, insistant sur le rôle salutaire de cette technologie, et émettant plusieurs recommandations à ce sujet pour améliorer encore son utilité¹²⁶. Il s'attaqua en revanche sévèrement à Stanley Lord, capitaine du *Californian*, accusé d'avoir sciemment observé le naufrage sans venir au secours du *Titanic*. À son propos, Smith écrivit :

« La conduite du capitaine du *Californian* appelle à une action drastique de la part du gouvernement anglais et des propriétaires de ce navire, qui étaient les mêmes que ceux du paquebot au destin funeste¹²⁷. »

¹²³ USIR, p. 70.

¹²⁴ Il est ici fait allusion à un échange entre le cinquième officier Lowe et Bruce Ismay : alors que ce dernier, vraisemblablement paniqué, insistait pour que les canots soient mis à l'eau plus rapidement, Lowe lui répondit brutalement de se taire, et qu'accélérer la descente ne ferait que tuer les passagers. Ismay se retira alors sans protester. Parmi les passagers « forts » et expérimentés, Smith pensait certainement au Major Butt, l'allusion ayant alors pour principal intérêt de faire bien voir le sénateur aux yeux du Président Taft, ami proche du disparu...

¹²⁵ USIR, p. 75. Il est vraisemblablement fait ici allusion à Pitman, parti très tôt à bord du canot n°5, et peut-être également à Lowe, parti plus tard, mais encore assez tôt, dans le canot n°14. Tous deux, de même que Boxhall, parti plus tard dans le canot n°2, ne firent pourtant que répondre aux ordres de leurs supérieurs hiérarchiques directs.

¹²⁶ Voir 4.233.

¹²⁷ USIR, p. 79.

Par ailleurs, si Bruce Ismay avait été sérieusement malmené par la presse américaine, et si les interrogatoires menés par Smith à son égard avaient manifestement pour but de le piéger, le sénateur reconnut que rien n'indiquait qu'il avait entrepris une action quelconque pour faire accélérer le navire. Il affirma néanmoins que la présence du président de la compagnie, ainsi que celle de Thomas Andrews, représentant les constructeurs, avait pu inciter de façon tacite à circuler à plus grande vitesse¹²⁸.

Ainsi, la commission d'enquête américaine ne relevait pas de faute directe émanant de la White Star Line, bien qu'à plusieurs reprises, le sénateur Smith ait tenté d'obtenir des informations sur d'éventuelles pratiques douteuses des compagnies britanniques. En revanche, l'enquête aboutit à la conclusion évidente que les réglementations britanniques étaient dépassées, et que le *Board of Trade* était à mettre en cause. Dans la mesure où celui-ci était chargé de l'enquête britannique, il convient de se pencher sur ses conclusions avant d'étudier les mesures qui furent adoptées, de façon conjuguée, après le naufrage.

Parlant de cette enquête britannique, Charles Lightoller se révélait bien plus enthousiaste que lorsqu'il évoquait celle des États-Unis :

« Quel contraste avec la dignité et le décorum du procès mené par Lord Mersey à Londres, qui était guidé par un esprit marin par essence, et qui insistait, quand nécessaire, pour que les contre-interrogatoires soient menés par des gens qui soient au moins familiers avec les rudiments de la mer. [...] On n'avait pas à expliquer que « couler par la proue » et « couler par l'avant » étaient synonymes¹²⁹. »

Ceci n'était pourtant pas sans inconvénients pour lui car la nature bien plus sérieuse de la procédure la rendait également bien plus dangereuse pour les personnes appelées à témoigner, qui risquaient de faire rejeter bien plus lourdement la faute sur autrui. L'enquête, diligentée par le *Board of Trade*, fut présidée par John Charles Bigham, Lord Mersey, qui mena plusieurs autres investigations sur des

¹²⁸ USIR, p. 80.

¹²⁹ LIGHTOLLER, C., *op. cit.*, p. 304.

naufrages célèbres, notamment l'*Empress of Ireland* (1914) et le *Lusitania* (1915)¹³⁰. À cette fin, Sir Rufus Isaacs, Procureur général pour l'Angleterre et le Pays de Galles, établit une liste de 26 questions sur le naufrage, auxquelles l'enquête devrait répondre. Pour la conduite de l'enquête, Mersey était entouré de plusieurs assesseurs issus du monde de la marine, et les auditions impliquèrent également les avocats de la compagnie et de syndicats liés au monde maritime¹³¹.

Il apparaît donc clairement que l'enquête britannique était destinée à être plus sérieuse et technique que l'enquête américaine. La durée des investigations (36 jours recensés par la retranscription, s'étendant du 2 mai au 3 juillet 1912), ainsi que la nature des personnes interrogées renforcent ce constat.

Après un premier jour établissant les conditions de l'enquête et les questions auxquelles elle devrait répondre, les entretiens débutèrent le 3 mai avec les premiers marins rentrés d'Amérique, la vigie Archie Jewell et le matelot qualifié Joseph Scarrott. Les jours suivants virent se succéder à la barre d'autres membres d'équipage de tous types, notamment Reginald Lee, qui se trouvait dans le nid-de-pie au moment de l'impact mais n'avait pas été retenu aux États-Unis, le chef de chauffe Frederick Barrett qui n'avait pas encore témoigné auprès du sénateur Smith, ou encore le quartier-maître Robert Hichens.

Le septième jour, la place fut cédée au capitaine Stanley Lord du *Californian* et à deux de ses officiers, James Gibson et Herbert Stone. Le huitième jour, les auditions au sujet du *Californian* se poursuivirent avec les officiers Groves et Stewart, ainsi que le radio Evans. Ces témoignages apportèrent un tour nouveau à l'affaire : contrairement au capitaine, qui était dans sa cabine cette nuit-là, les officiers du *Californian* avaient été témoins du tir de fusées venant du *Titanic* et n'avaient pas prévenu leur supérieur avant l'aube. Le même jour, le capitaine et l'opérateur radio du *Mount Temple* furent également appelés à témoigner.

Le lendemain, les témoignages de membres d'équipage du *Titanic* reprirent, mais dès le dixième jour, deux témoins particuliers intervenaient : le capitaine Barr, du

¹³⁰ WALKER, A., *Four Thousand Lives Lost: The Inquiries of Lord Mersey Into the Sinking of the Titanic, The Empress of Ireland, the Falaba and the Lusitania*, The History Press, 2012.

¹³¹ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 19.

Caronia de la Cunard, qui avait signalé un iceberg au *Titanic*, et surtout Sir Cosmo Duff Gordon, passager de première classe du *Titanic* qui avait embarqué dans le fameux canot n°1, chargé de 12 personnes seulement, parmi lesquelles lui-même, son épouse et la femme de chambre de cette dernière. La presse s'était fait écho d'accusations selon lesquelles ils auraient corrompu des membres d'équipage¹³² et, Duff Gordon étant un noble, la question avait pris un tour politique qui nécessitait un éclaircissement public. Son témoignage attira, de fait, une certaine attention mondaine. Ce témoignage, ainsi que celui de Lady Duff Gordon et, à un titre différent, celui de Bruce Ismay, furent les seules interventions de passagers durant l'enquête, qui préféra le reste du temps se tenir éloignée des questions personnelles¹³³.

Le onzième jour, après la parenthèse consacrée aux Duff Gordon, les témoignages issus de l'équipage reprirent et se terminèrent par celui de Charles Lightoller, fraîchement rentré au Royaume-Uni. L'officier le plus gradé parmi les rescapés fut soumis à une telle batterie de questions que la douzième journée lui fut intégralement consacrée, après quoi, le lendemain Harold Bride vint répondre à des questions relatives à la T.S.F. en compagnie d'un employé de la société Marconi, avant de laisser la place aux autres officiers.

Le quinzième jour, d'autres membres d'équipage du *Titanic* furent interrogés, principalement ceux qui avaient témoigné aux États-Unis, en particulier Frederick Fleet. Néanmoins, Harold Cottam, opérateur du *Carpathia*, fut également invité à s'exprimer ce jour-là. D'autres marins témoignèrent le seizième jour, mais les principaux témoins furent surtout Ernest Gill, du *Californian*, qui avait attiré l'attention sur ce navire, et surtout Bruce Ismay, invité à témoigner en sa qualité de passager et président de la compagnie. Son témoignage se poursuivit le lendemain, accompagné de celui d'Harold Sanderson, co-directeur de la White Star Line.

¹³² Plus que de la corruption, de la maladresse et une certaine déconnexion vis-à-vis de la réalité sont surtout à reprocher aux époux Duff Gordon. À bord du canot, voyant le navire sombrer, Lady Duff Gordon avait ainsi déclaré à sa femme de chambre « votre belle chemise de nuit est perdue ». Un marin avait alors répondu que, si les passagers pourraient facilement racheter leurs biens, lui avait tout perdu et que, selon la coutume maritime, son salaire cessait de lui être versé avec la disparition du navire. Choqués, les Duff Gordon versèrent une substantielle somme d'argent à chacun des marins de leur canot, et tinrent à être photographiés avec eux à bord du *Carpathia*. Ce genre de scène incongrue sur un navire rempli de veuves qui n'avaient pas eu leur chance ne put que faire réagir.

¹³³ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 22.

L'enquête se concentra désormais non plus sur ceux qui avaient navigué à bord du *Titanic*, mais sur ceux qui l'avaient conçu, en appelant des témoins qui étaient hors de portée de l'enquête américaine. Apparut ainsi Edward Wilding, architecte chez Harland & Wolff, qui avait participé à la construction du *Titanic*, Alexander Carlisle, qui l'avait un temps dirigée avant de rejoindre le *Board of Trade*, mais aussi Leonard Peskett, architecte de la Cunard Line, pour expertise.



Le témoignage de Sir Cosmo Duff Gordon à la commission britannique fut un temps fort de l'enquête.

(Wikimedia Commons, domaine public)

Les jours suivants virent enfin se succéder des capitaines de diverses compagnies, des officiels de la White Star Line, et des membres du *Board of Trade*, mais aussi des experts extérieurs comme l'explorateur Sir Ernest Shackleton, habitué aux expéditions arctiques. L'ensemble des témoins aboutissait à la répartition suivante :

Officiers	4
Personnel de pont	15
Personnel mécanicien	12
Personnel hôtelier	15
Passagers de première classe	3
Équipage de navires proches	14
Officiels et capitaines de la White Star ¹³⁴	5
Capitaines d'autres compagnies	10
Personnel du <i>Board of Trade</i>	11
Architectes navals	3
Personnel lié à la société Marconi	2
Autres experts ¹³⁵	3

L'enquête britannique fut donc réalisée par des connaisseurs de la marine, avec le concours de marins, les personnes relevant du monde extérieur étant très minoritaires. Contrairement à l'enquête américaine et si l'on excepte le cas des Duff Gordon, les passagers n'eurent pas voix au chapitre, leur avis n'étant pas estimé judicieux. Si ceci évita bien des jugements à l'emporte-pièce comme ceux proférés par Mrs. White à New York, la commission britannique ignore totalement la question de la troisième classe, qui avait déjà été sous-estimée par l'enquête américaine. En ne sollicitant pas les passagers, l'enquête renonçait à mettre au jour les failles que l'équipage refuserait de révéler, ou même simplement de voir.

Ces éléments, ainsi que les intérêts maritimes britanniques et, surtout, la responsabilité manifeste du *Board of Trade* dans les défaillances réglementaires, contribua à générer l'image d'une commission britannique se limitant à une opération de blanchiment. Si cette commission signala de fait moins de défaillances que l'enquête américaine, elle dut prendre en compte les problèmes signalés par le sénateur Smith, qui ne pouvaient rester sans réponse. Les experts dont elle disposait

¹³⁴ Bruce Ismay étant décompté dans la catégorie « passagers de première classe », et le capitaine Ranson, du *Baltic*, dans la catégorie « équipage de navires proches ».

¹³⁵ Catégorie comprenant Sir Ernest Shackleton, explorateur arctique, Norman Hill, président du comité relatif à la marine marchande, et Francis S. Miller, assistant hydrographe de l'Amirauté.

devaient, en la matière, apporter un éclairage complémentaire dont ne disposaient pas les enquêteurs américains.

Les conclusions établies par Lord Mersey et ses assesseurs prirent la forme d'un rapport de 74 pages, 73 faisant en réalité figure d'annexes. La conclusion établie hors annexes était lapidaire, très éloignée du style lyrique du sénateur Smith :

« La Cour, ayant enquêté soigneusement sur les circonstances de la perte navale mentionnée ci-dessus, conclut, pour les raisons énoncées dans l'annexe ci-dessous, que la perte dudit navire est due à une collision avec un iceberg, entraînée par la vitesse excessive à laquelle le navire était conduit¹³⁶. »

Suivait ensuite le rapport plus détaillé. Celui-ci était divisé en huit grandes parties reprenant, dans l'ordre, la description du navire, le récit de son voyage et des avis de glace reçus, la description des dommages et de leurs conséquences, le récit de l'évacuation et du sauvetage des rescapés, l'étude des circonstances entourant le *Californian*, les questions relatives au *Board of Trade*, les conclusions de la Cour, et ses recommandations.

Les conclusions consistaient à établir les réponses aux 26 questions posées. Celles-ci établissaient en premier lieu le nombre de passagers et membres d'équipage (1 a et b), énonçaient que le navire était conforme aux lois en vigueur, les Merchant Shipping Acts de 1894 et 1906 (2), reprenaient l'inventaire des mesures prises durant la construction pour assurer la sécurité du navire (3), la formation de l'équipage et le nombre de ses membres (4), la description des types de canots de sauvetage (5) et les installations de T.S.F. (6). Sur chacun de ces points, le navire était jugé satisfaisant¹³⁷.

La septième question cherchait à comprendre si le commandant du *Titanic* avait été formé de façon adaptée concernant la sécurité du navire : la réponse des enquêteurs était que la compagnie éditait effectivement des règles en matière de sécurité, mais qu'il aurait été préférable que des indications plus précises soient données sur la procédure à suivre en cas de glaces signalées. La huitième question

¹³⁶ BIR, p. 1.

¹³⁷ BIR, p. 62-63.

s'attardait sur la route suivie, confirmant que le *Titanic* se trouvait bien sur la route jugée la plus sûre en cette saison¹³⁸.

Les questions 9, 10 et 11 avaient trait aux avis de glaces et aux précautions prises à leur réception, l'enquête concluant que celles-ci étaient très insuffisantes. La 12^e question avait trait à la collision elle-même, et la 13^e s'interrogeait sur la vitesse du navire à ce moment-là, qui fut jugée excessive dans ces circonstances¹³⁹. Les questions 15 et 16 établissaient la nature des dommages et des mesures prises en fonction. Était ensuite posée la question de la discipline durant l'évacuation (17), l'enquête concluant qu'elle était bonne¹⁴⁰.

La question n°18 dressait l'inventaire des messages de détresse et des réponses reçues, tandis que la question suivante détaillait les conditions d'évacuation : il fut conclu que les canots étaient en bon état mais que l'évacuation avait été imparfaite (marins inégalement répartis, équipement et provisions oubliés à bord du navire). De même, les questions 20 et 21 proposaient des statistiques sur les rescapés et avançaient des raisons expliquant le non remplissage des canots (inconscience du danger, idée que les canots reviendraient pour récupérer plus de monde, officiers incertains de la capacité des canots)¹⁴¹.

Les questions 23, 24 et 25 tentaient pour leur part d'éclairer les circonstances du naufrage. Le navire fut jugé comme étant bien conçu et sans vice caché. Au cours de l'enquête, la question 24 se vit ajouter deux alinéas. Le premier demandait si un autre navire aurait pu prêter secours au paquebot : il fut répondu par l'affirmative que le Californian aurait pu arriver sur les lieux du drame à temps s'il s'était mis en route au moment où les premières fusées du *Titanic* ont été tirées. Le second demandait si une classe de passagers avait été discriminée, la réponse demeurant négative¹⁴². Finalement, la dernière question qui demandait quelles mesures devaient être suggérées au *Board of Trade*, servait d'introduction aux recommandations émises par Mersey, au nombre de 24.

¹³⁸ BIR, p. 63.

¹³⁹ BIR, p. 63-64.

¹⁴⁰ BIR, p. 65.

¹⁴¹ BIR, p. 65-70.

¹⁴² BIR, p. 70-71.

Avant de les étudier dans la partie suivante, il convient de critiquer le bilan de cette commission britannique. Elle résultait d'une approche radicalement différente de celle menée par le Sénat américain : tandis que le sénateur Smith avait cherché des coupables, la commission britannique ne s'intéressait que peu au passé. Il ne s'agissait pas tant d'accuser et de punir, que de faire un bilan pour en tirer des leçons. Cette démarche avait bien entendu pour but premier d'améliorer la sécurité en mer, mais elle avait aussi des avantages moins avouables : en éludant la question des responsabilités, l'enquête n'émettait aucun reproche direct à l'encontre de l'équipage britannique, que ce soit envers les marins survivants, souvent félicités pour leur bravoure, ou envers les victimes, notamment le capitaine Smith, dont la mémoire était célébrée dans le pays.

Plus encore, l'enquête évitait de mettre en péril la White Star Line en dénonçant ses pratiques, ce qui aurait été impossible à faire sans dénoncer, par un effet de dominos, les autres compagnies nationales. Qui plus est, comme l'avait souligné le sénateur Smith, le *Titanic* et son équipage s'étaient de façon générale conformés aux usages en vigueur, usages émanant du *Board of Trade*, dont dépendait la commission britannique. Il était donc impossible à celle-ci d'émettre ouvertement des reproches à son égard.

Une seule personne ne fut pas concernée par cette vaste entreprise de blanchiment, le capitaine Stanley Lord, du *Californian*. Homme austère à la personnalité antipathique, il avait fait très mauvaise impression sur le public et les enquêteurs. Très vite se forgea l'image d'officiers observant, tétanisés, le naufrage du *Titanic* en hésitant à réveiller un capitaine tyrannique qui aurait ensuite tout fait pour étouffer l'affaire. Remercié par la Leyland Line, Lord vit sa carrière non pas démolie comme on le dit souvent, mais en tout cas mise entre parenthèses : lui qui avait été un élève officier brillant et un capitaine précoce, promis au commandement de grands navires, fut relégué au commandement de cargos transporteurs de nitrates. Depuis 1912, le débat au sujet du *Californian* suscite les passions, une querelle violente divisant les « *Lordites* » aux « *Antilordites* » avec, bien souvent, des manipulations de tous les côtés, les uns voulant prouver que le navire vu depuis le *Titanic* ne pouvait pas être le *Californian*, les autres réfutant ces théories en accusant Lord d'être responsable de plusieurs centaines de morts. Des travaux plus raisonnables ont néanmoins

récemment vu le jour, établissant que si le *Titanic* avait bien été vu depuis le *Californian*, Lord ne reçut pas de ses officiers les informations nécessaires pour adopter la bonne marche à suivre, mais, surtout, que le *Californian* n'aurait probablement pas pu sauver plus de vies s'il était intervenu¹⁴³. Dans tous les cas, Lord eut l'avantage de fournir une cible facile pour détourner l'attention des défaillances, certaines, celles-ci, du *Board of Trade*.

Il est possible que la commission américaine ait influencé l'enquête britannique : l'entreprise de « blanchiment » de cette dernière aurait-elle été plus outrancière si certains points trop choquants n'avaient pas été soulevés, même maladroitement, par le sénateur Smith ? La question reste posée, mais il n'en demeure pas moins que les deux enquêtes jouèrent un rôle complémentaire, l'une soulevant naïvement des questions à laquelle l'autre eut toute l'expertise de répondre plus en détail.

Chacune des deux enquêtes est critiquable, mais toutes deux avaient un but commun : déterminer par quel moyens il était possible d'éviter qu'un tel drame se reproduise. Ce faisant, le sénateur Smith et Lord Mersey fournirent au monde maritime des recommandations qui posaient les bases de nouveaux principes en matière de sécurité, qu'ils convient d'étudier.

4.123 Des dispositions immédiates et internationales

Tandis que les enquêtes sur le naufrage de *La Bourgogne* avaient pour principal but de déterminer une responsabilité et de permettre le dédommagement des victimes et de leurs proches, les deux enquêtes réalisées de part et d'autre de l'Atlantique au sujet du *Titanic* aboutirent surtout à une réflexion sur les mesures à prendre, ce que le naufrage français n'avait suscité que de manière marginale¹⁴⁴. Après

¹⁴³ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 210-213.

¹⁴⁴ Une procédure supplémentaire concernant les dédommagements relatifs au *Titanic* fut néanmoins entreprise avec des auditions visant à établir la limitation de responsabilité de la compagnie. Ces documents, découverts aux archives nationales de New York dans les années 1980, n'ont pour l'instant été que peu exploités en comparaison des deux principales enquêtes : conclue en 1916, en pleine Première Guerre mondiale, cette procédure n'avait été que très peu médiatisée, contrairement aux précédentes.

que l'on eut élaboré la liste des défaillances, comme indiqué au point précédent, des recommandations furent faites avec application plus ou moins rapide dans le temps.

Ces recommandations, occupant une page et demie du rapport américain, et trois du rapport britannique, répondaient aux principaux problèmes évoqués précédemment. Tout d'abord, la question de la construction navale et des altérations à y apporter apparut dans les deux rapports. Celui de Smith se faisait catégorique et impératif :

« Tout navire en acier océanique ou côtier, transportant 100 passagers ou plus devrait avoir une double coque étanche à l'intérieur de sa coque extérieure s'étendant à pas moins de 10 % du tirant d'eau à pleine charge au-dessus de la ligne de flottaison à pleine charge, soit sous la forme d'un fond intérieur ou de cloisons longitudinales, et une telle construction devrait s'étendre de la cloison de collision avant jusqu'à au moins les deux tiers de la longueur du navire.

Tout navire en acier, océanique ou côtier, transportant 100 passagers ou plus devrait avoir des cloisons espacées de telle façon que deux compartiments adjacents du navire puissent être inondés sans mettre en danger sa flottabilité ou sa stabilité. Des cloisons étanches transversales devraient s'étendre d'un bord à l'autre du navire, raccordées à la coque extérieure. Les cloisons étanches à l'avant et au-dessus des salles des machines devraient s'étendre de manière étanche verticalement jusqu'au plus haut pont continu structurel¹⁴⁵. »

En la matière, les recommandations reprenaient pour bonne part la pratique de l'époque (les compartiments du *Titanic* étaient déjà conçus pour que le navire reste à flot si deux d'entre eux étaient inondés), Smith ajoutant surtout l'idée de double coque, qui avait notamment été suggérée par l'opérateur Binns, rescapé du *Republic* qui avait proposé au sénateur une comparaison de la constitution du *Titanic* et du *Mauretania*, favorable à ce dernier, qui était pourvu de soutes à charbon situées le long des flancs, et destinées à servir de compartiments étanches potentiels, offrant une sorte de double peau au navire¹⁴⁶.

¹⁴⁵ USIR, p. 19.

¹⁴⁶ USI, p. 1035.

À l'inverse, le rapport de Lord Mersey était plus précautionneux : il ne donnait aucun impératif, mais invitait à convoquer un Comité qui réfléchirait plus longuement à ces questions pour établir des normes, auxquelles, ensuite, les constructeurs devraient se conformer obligatoirement, le *Board of Trade* devant avoir la possibilité d'amender les plans avant construction¹⁴⁷. Le rapport insistait notamment sur le fait qu'il faudrait s'assurer que ce compartimentage ne se retourne pas contre le navire. Un échange au sujet des plans du *Mauretania* avait en effet soulevé une question : les compartiments latéraux ne risquaient-ils pas de faire chavirer le navire ou, en tout cas, de rendre une partie des embarcations de sauvetage impraticables ?

« 20223-4. (*Le Commissaire*¹⁴⁸) Ce qui me frappe à propos du *Mauretania* est que, presque de la poupe à la proue à bâbord et à tribord, il est entouré de compartiments étanches. C'est cela, n'est-ce pas ? – C'est cela, c'est une des caractéristiques de sa conception.

20225. C'est une chose qui, en toutes circonstances, me vient à l'esprit comme un avantage ? – En apparence ça l'est.

[...]

20227. Un [...] grand désavantage est que, supposez que certaines de ces soutes à charbon ou compartiments latéraux soient inondés et que les portes soient closes d'un côté du navire. Cela produira une gêne considérable du navire, et rendra la mise à l'eau des canots de l'autre côté pratiquement impossible. Ceci supprimerait de fait pratiquement l'intérêt de la moitié des canots.

20228. Je réponds à cela, je voudrais vous rappeler que le *Titanic* avait une très forte gêne sur bâbord ? – Pour autant que je l'aie vu par les témoignages, je conclus que la gêne était assez réduite tant qu'il restait des canots.

[...]

20229. (*Le Commissaire.*) Attendez un instant. Il m'est suggéré que peut-être la gêne du *Titanic* était bien moindre que celle qui serait causée si une

¹⁴⁷ BIR, p. 72.

¹⁴⁸ Lord Mersey pose ici les questions, numérotées auxquelles répond Edward Wilding, architecte naval des chantiers Harland & Wolff.

des soutes latérales du *Mauretania* était inondée. C'est cela ? – Probablement, My Lord¹⁴⁹. »

Sur cette question des compartiments, apparaissent ainsi deux démarches. La démarche américaine visait avant tout à proposer des actions concrètes telles qu'elles apparaissaient suggérées par les faits mis en lumière. L'enquête britannique, qui avait fait appel à un plus large panel d'experts, se révélait plus réservée, anticipant les éventuels problèmes que des solutions en apparence simples pourraient poser. En d'autres termes, Mersey était, dans ce domaine, conscient qu'une solution hâtive pourrait être un pire mal que le problème original.

Un écueil supplémentaire se posait : la modernisation des navires existants ne serait pas toujours possible, le compartimentage découlant de leur structure même. Aussi Smith prit-il une précaution : sa recommandation ne devait s'appliquer qu'aux navires mis en construction à partir de la remise du rapport¹⁵⁰.

La question du manque de canots de sauvetage était en apparence plus aisée à résoudre. Les recommandations de Smith sont, en la matière, claires et simples :

« Le comité recommande que les sections 4481 et 4488, *Revised Statutes*, soient amendées pour exiger définitivement assez de canots de sauvetage pour embarquer tous les passagers et tous les membres d'équipages¹⁵¹. »

Smith indiquait également qu'au moins quatre marins expérimentés devraient être affectés à chaque canot et, surtout, que chaque cabine devrait être assignée à un canot clairement indiqué de façon que tout passager sache quel chemin prendre et comment gagner l'embarcation qui lui serait attribuée¹⁵². Mersey parvenait à la même conclusion, mais de façon plus réfléchie, ses recommandations étant au nombre de sept sur les canots eux-mêmes, et de cinq sur leur maniement. Comme Smith, il demandait une formation des marins et des exercices réguliers, mais il ajoutait l'idée que les membres d'équipage hors personnel de pont (les stewards, notamment) devraient avoir la possibilité d'être formés à l'utilisation des canots. Plusieurs

¹⁴⁹ BI, p. 512.

¹⁵⁰ USIR, p. 19.

¹⁵¹ USIR, p. 18.

¹⁵² USIR, p. 19.

dispositions concernant le contrôle des embarcations par le *Board of Trade* étaient également suggérées, mais Mersey ajoutait néanmoins un bémol : il devrait être possible d'obtenir certaines dérogations pour des navires impossibles à adapter aux nouvelles règles¹⁵³. Comme on le détaillera ultérieurement¹⁵⁴, équiper un navire d'assez de canots utilisables efficacement n'était pas chose aisée s'il n'avait pas été conçu en fonction.

Le rapport du sénateur Smith s'attardait également sur un thème qu'il avait longuement évoqué durant ses entretiens : le bon usage à avoir de la télégraphie sans fil. Ses recommandations seront étudiées plus en détail dans la partie qui est consacrée à cette technologie¹⁵⁵. Mersey, pour sa part, ne traitait de ce problème que dans un point de ses « considérations générales ». Celles-ci abordèrent cependant des éléments totalement occultés par Smith.

Ce dernier n'avait en effet fait aucune recommandation quant à la conduite du navire, à la gestion des avis de glaces et à la vitesse recommandée. Mersey, pour sa part, s'attarda sur les questions de navigation :

« 18. Que tout homme chargé de la veille sur de tels navires devrait subir des tests de vision à intervalles raisonnables¹⁵⁶.

19. Que sur de tels navires un système de police devrait être mis en place de façon à assurer l'obéissance aux ordres, et un contrôle et des conseils adaptés pour tous à bord en cas d'urgence.

[...]

21. Qu'instruction devrait être donnée dans les règlements de toutes les compagnies pour que quand des glaces sont signalées sur, ou près de la route du navire, celui-ci avance à vitesse modérée dans les heures d'obscurité ou modifie sa course pour se tenir bien à l'écart des zones dangereuses.

22. Que l'attention des Capitaines de navires devrait être attirée par le *Board of Trade* sur le fait que selon le *Maritime Conventions Act* de 1911, c'est

¹⁵³ BIR, p. 72-73.

¹⁵⁴ Voir 4.131 à travers les cas de l'*Olympic* et du *Britannic* entre autres.

¹⁵⁵ Voir 4.232.

¹⁵⁶ De façon fortuite, ces tests rigoureux mis en place après le naufrage coûtèrent son poste d'officier au troisième officier de *Titanic*, Herbert Pitman, qui se révéla être daltonien. Il termina sa carrière comme commissaire de bord, poste où sa vue n'était pas un handicap.

une faute de ne pas aller au secours d'un navire en détresse quand il est possible de le faire¹⁵⁷. »

Néanmoins, aucune restriction précise de la vitesse, ni aucune condamnation globale n'était émise : le soin de déterminer ce qu'il appartenait de faire face à un danger, et dans quelle mesure le danger restait présent, était toujours de la responsabilité du capitaine.

Enfin, Smith et Mersey soulignaient, chacun à sa manière, le fait que de telles décisions ne pouvaient être efficaces que si elles étaient coordonnées internationalement. Leur façon d'énoncer ce fait était cependant significative. Ainsi Smith expliqua :

« Statutairement les États-Unis acceptent de façon réciproque les certificats d'inspection de pays étrangers disposant de lois d'inspection proches de celles des États-Unis. À moins qu'il n'y ait de révision rapide des lois d'inspection dans les pays étrangers selon les lignes élaborées ci-après, le comité juge judicieux qu'il soit mis fin à de tels accords réciproques, et qu'aucun navire ne reçoive l'autorisation de porter des passagers quittant les ports des États-Unis jusqu'à ce que toutes les régulations et les réglementations des lois américaines soient totalement respectées¹⁵⁸. »

L'idée était donc que les réglementations étrangères devraient, par la force, s'adapter *a minima* aux critères américains, ceux-ci s'érigeant en modèle. À l'inverse, Lord Mersey, dont les recommandations n'avaient pas un caractère aussi impératif, voire vindicatif, que celles de Smith, appelait à la coopération internationale :

« 24. Que (à moins que ce ne soit déjà fait) des mesures soient prises pour convoquer une Conférence Internationale pour considérer et, autant que possible, trouver un accord sur une ligne commune au sujet (a) de la subdivision des navires ; (b) de la provision et de l'utilisation de dispositifs de sauvetage ; (c) de l'installation de la télégraphie sans fil et de la méthode suivie pour son fonctionnement ; (d) de la réduction de la vitesse ou de la modification du cap en cas de proximité de glaces ; et (e) de l'usage de projecteurs de recherche¹⁵⁹. »

¹⁵⁷ BIR, p. 73.

¹⁵⁸ USIR, p. 18.

¹⁵⁹ BIR, p. 74.

Le souhait de Mersey fut entendu avec l'établissement de la convention SOLAS (*Safety Of Lives At Sea*) signée à Londres le 20 janvier. Le préambule de cette convention indique les pays participants : Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis, France, Royaume-Uni, Italie, Norvège, Pays-Bas, Russie et Suède. De façon intéressante, plusieurs personnes étroitement liées aux enquêtes sur le *Titanic* furent mandatées pour représenter le Royaume-Uni et les États-Unis, notamment Lord Mersey, Norman Hill et le capitaine Young qui avaient participé à l'enquête britannique, mais aussi le sénateur Bourne et l'Inspecteur général des navires Uhler, qui avaient participé à l'enquête américaine¹⁶⁰.

Après deux premières parties établissant le cadre d'application de la convention, celle-ci établissait dans un premier temps des règles relatives à la navigation. Étaient ainsi posées les bases d'une patrouille internationale des glaces :

« Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre toutes mesures pour assurer la destruction des épaves dans la partie septentrionale de l'Océan Atlantique [...]. Elles établiront en outre, dans le plus bref délai, pour l'Atlantique Nord, un service d'étude et d'observation du régime des glaces et un service pour la recherche des glaces flottantes¹⁶¹. »

Cette Patrouille internationale des glaces est l'un des principaux héritages de la SOLAS de 1914. Elle ancrerait en réalité une pratique née juste après le naufrage, les États-Unis ayant, en 1912 et 1913, dépêché des navires à cet effet. La convention établissait néanmoins de façon plus claire le caractère international de son financement, bien que la gestion pratique reste la tâche des États-Unis. Cette disposition a depuis prouvé son efficacité : aucune mort suite à une collision avec des glaces n'a été recensée depuis sa mise en place.

La convention SOLAS de 1914 établissait également que tout capitaine d'un navire apercevant des glaces était tenu de le signaler¹⁶². L'autonomie des compagnies en matière de choix des routes était maintenue, mais les trajectoires devaient être

¹⁶⁰ La liste complète des représentants est indiquée en préambule de la convention SOLAS dont une version bilingue a été consultée au lien suivant :

<https://archive.org/stream/textofconvention00inte#page/n7/mode/2up>

¹⁶¹ Article 6.

¹⁶² Article 8.

publiées à l'avance. Qui plus est, les compagnies mineures étaient fortement incitées à employer les mêmes routes que les plus importantes¹⁶³.

Venait ensuite une partie relative à la construction navale elle-même. Celle-ci distinguait deux types de navires, les « navires neufs », mis en construction à compter du 1^{er} juillet 1915, et les navires existants, pour lesquelles l'application des règles était moins exigeante. Les règles élaborées étaient néanmoins larges et malléables, afin de s'adapter à toute la diversité des cas possibles¹⁶⁴. Après une partie sur la télégraphie sans fil qui sera commentée ultérieurement, la convention évoquait aussi le cas des canots de sauvetage, reprenant une règle générale devenue évidence :

« À aucun moment de sa navigation un navire ne doit avoir à bord un nombre total de personnes supérieur à celui que peut recueillir l'ensemble des embarcations et pontons-radeaux dont il dispose¹⁶⁵. »

Étaient alors détaillés les types de canots acceptés, ainsi que la manière dont ils devaient être disposés. Cette mesure devait être appliquée le 1^{er} juillet 1915 au plus tard, mais la convention admettait une « tolérance » dans le cas de navires qui ne pourraient pas l'être.

Dans l'ensemble, donc, la convention SOLAS répondait aux problématiques posées par le naufrage du *Titanic* : celui-ci avait fourni le choc nécessaire à une prise de conscience internationale. Son seul cas était néanmoins amplement dépassé ; en témoignent ainsi les recommandations concernant la traque des épaves susceptibles de flotter sur la route de navires qu'elles pourraient endommager, ou encore les dispositions prises en ce qui concerne la gestion des incendies¹⁶⁶.

Néanmoins, la SOLAS arriva trop tard : destinée à être mise en application en juillet 1915, elle ne fut pas ratifiée par les signataires avant le début de la Première Guerre mondiale. Dans ces circonstances, l'application d'une législation issue de la coopération internationale n'était plus à l'ordre du jour. Jusqu'à la convocation d'une

¹⁶³ Article 13.

¹⁶⁴ Titre IV, notamment l'article 17.

¹⁶⁵ Article 40.

¹⁶⁶ Voir 4.31.

nouvelle convention SOLAS, en 1929, les différents pays gardèrent donc une grande latitude quant aux dispositions qu'ils pouvaient prendre au sujet de la sécurité en mer.

Cette liberté était partielle, néanmoins : l'attention du public avait été attirée sur de nombreuses défaillances, et les compagnies ne pouvaient pas ne pas les prendre en compte. Avec ou sans loi, des mesures devaient désormais être prises dans la pratique, sans risquer pour autant de nuire aux pratiques qui faisaient les bénéfices des entreprises...

4.13 Remises en causes globales et pratiques douteuses

Au vu du grand nombre de problématiques qu'il souleva, le naufrage du *Titanic* est entré dans l'Histoire comme un profond moment de remise en cause des pratiques maritimes. Cela est vrai dans le sens où, comme on l'a vu, le drame a entraîné des bouleversements à l'échelle de la compagnie, des prises de conscience fortes et des mesures internationales.

La chose n'était certes pas nouvelle : la sécurité en mer était un sujet étroitement lié à la construction navale, et ces problématiques étaient déjà discutées avant le naufrage¹⁶⁷. Ainsi, la thématique du manque de canot de sauvetage était déjà traitée avant le naufrage, notamment par le journaliste William Thomas Stead, qui périt dans le drame et avait écrit, des années auparavant, la nouvelle *How the Mail Steamer went down in Mid-Atlantic by a Survivor*, qui critiquait déjà cette absence¹⁶⁸. Il n'en reste pas moins que le naufrage du *Titanic* eut un réel caractère fondateur en la matière.

Néanmoins, au-delà des proclamations, il conviendra de voir comment cette adaptation se fit réellement. Dans un premier temps, il s'agira de voir comment les compagnies, au premier rang desquelles la White Star Line, modifièrent leur politique en matière de sécurité, ainsi que leur façon de communiquer à ce sujet.

¹⁶⁷ BORDE, C., « L'intégration de la sécurité maritime dans les constructions navales, du *Great-Eastern* au *Titanic* », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 7 « Les constructions navales dans l'histoire », Presses universitaires de Paris Sorbonne, 2007, p. 213-229.

¹⁶⁸ STEAD, W.T., « *How the Mail Steamer went down in Mid-Atlantic by a Survivor* », *The Pall Mall Gazette*, 22 mars 1886.

Dans un deuxième temps devra surtout être posée la question de la vitesse, coupable somme toute peu remise en cause : comme cela a déjà été vu, l'arrêt de la course au Ruban bleu dans les années 1910 n'avait rien à voir avec des questions de sécurité, le principe d'économie étant bien plus responsable ; et cette compétition reprit de plus belle après les années 1920. Le drame du *Titanic* fut-il donc un réel électrochoc, ou bien les pratiques condamnables continuèrent-elles à se maintenir, quoique plus discrètement ?

4.131 Des navires refondus pour rassurer la clientèle

Le cas de la White Star Line et, de façon générale, de l'International Mercantile Marine Company, était particulier : le *Titanic* leur appartenait mais, surtout, leur dirigeant, Joseph Bruce Ismay, était à bord. Ses actes étaient particulièrement surveillés par l'opinion qui attendait de voir les mesures qui seraient prises. Le onzième jour de l'enquête américaine, le sénateur Smith l'avait interrogé au sujet de la loi sur l'évolution des canots de sauvetage, et ses intentions à ce sujet :

« Sénateur SMITH. Permettez-moi de vous demander, Mr. Ismay, si au vu de l'expérience que vous venez de traverser, vous ne jugez pas judicieux de faire fonder le nombre de canots sur la capacité en passagers plutôt que sur le tonnage ?

Mr. ISMAY. Je pense que le résultat de cet horrible accident est que toute la question des dispositifs de sauvetage à bord des navires va devoir être examinée avec attention, et recevoir la considération la plus absolue pour voir quelle est la meilleure chose à faire.

Sénateur SMITH. Avez-vous, vous-même, pris des mesures en ce sens depuis l'accident ?

Mr. ISMAY. Non, je ne l'ai pas fait. Mon esprit a été tellement occupé par d'autres questions que je ne l'ai pas fait ; mais c'est une question qui sera soulevée dès que je serai rentré chez-moi, avec nos amis constructeurs navals et nos experts¹⁶⁹. »

¹⁶⁹ USI, p. 958.

Si Ismay prenait ici des précautions manifestes, c'est que la question était, en dépit des apparences, assez complexe à régler. Malgré ça, prendre des mesures immédiates était nécessaire, comme il l'expliqua au sénateur Bourne :

« Sénateur BOURNE. Je ne sais pas où je l'ai vu, mais j'ai l'impression que juste après la catastrophe, vous avez donné ordre aux navires de la compagnie que vous représentez d'augmenter le nombre de canots ; est-ce vrai ?

Mr. ISMAY. C'est absolument vrai. Nous avons donné des instructions pour qu'aucun des navires de nos compagnies ne quitte le port en portant plus de passagers et membres d'équipage qu'il ne peut en emporter dans ses canots. Le résultat de cela sera, bien entendu, que nous allons devoir très largement réduire le nombre de passagers que nous transportons¹⁷⁰. »

Le sénateur Smith se félicita, dans son ultime rapport, de cette décision qui était selon lui la preuve que les compagnies maritimes étaient conscientes du problème posé par le manque de canots¹⁷¹. Mais il ne faudrait pas se tromper en imaginant que cette mesure était simple à appliquer : Ismay énonce à demi-mots une partie du problème. Pour bien des navires, il était simplement impossible d'augmenter assez le nombre de canots pour que cela corresponde au nombre de passagers transportés.

Ce qu'Ismay ne disait pas ici, c'est que, durant la construction de l'*Olympic* et du *Titanic*, la question avait été prise en compte. Alexander Carlisle, architecte jusqu'à son départ des chantiers en 1910 pour, justement, participer à un comité se penchant sur la question des moyens de sauvetage, était en effet convaincu que le *Board of Trade* prendrait sous peu une décision pour augmenter le nombre de canots de sauvetage en prenant en compte le très rapide accroissement du tonnage et de la capacité des navires. Il envisageait qu'une telle modification puisse avoir lieu avant même la mise en service des deux géants, ou peu après¹⁷². Or, il n'était pas aisé, à l'époque, de rajouter des canots sur un navire conçu pour en transporter un certain nombre : les bossoirs n'étaient pas assez perfectionnés pour faire descendre plusieurs

¹⁷⁰ USI, p. 985.

¹⁷¹ USIR, p. 18-19.

¹⁷² FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op. cit.*, p. 40.

canots à la suite, ce qui signifiait notamment que le nombre de canots utilisables dépendrait de la longueur du pont disponible. Or, un nouveau type de bossoirs avait récemment été développé, les bossoirs Welin, du nom de leur créateur, Axel Welin. Ceux-ci avaient comme intérêt de pouvoir abaisser plusieurs canots à la suite. Combiné aux radeaux pliants de type Engelhardt, le dispositif permettait un énorme gain de place : des canots classiques pouvaient être arrimés aux bossoirs pendant la traversée, des Engelhardt étant pliés en dessous et à côté ; le même espace pourrait alors être occupé par deux, trois, voire quatre fois plus d'embarcations¹⁷³.

Or, l'idée qui fut soumise par Alexander Carlisle et Lord Pirrie à Ismay était la suivante : l'*Olympic* et le *Titanic* seraient équipés du nombre de canots requis par le *Board of Trade*, mais également des bossoirs Welin, qui permettraient, ultérieurement, d'adapter le nouveau navire à l'évolution de la loi. Lorsqu'il fut interrogé à ce sujet, le fait étant connu des enquêteurs américains, Ismay nia avoir été mis au courant, et déclara que cela s'était fait sous la responsabilité des chantiers¹⁷⁴. Carlisle, pourtant, déclara devant la commission britannique qu'il avait été mis au courant, mais ajouta également que le sujet n'avait été traité que durant deux très courtes conversations¹⁷⁵. Néanmoins, Carlisle ne fut pas témoin du moment où fut prise la décision de ne mettre qu'un nombre réduit de canots (qui surpassait néanmoins nettement les demandes du *Board of Trade*), et ne pouvait donc pas certifier qui en avait la responsabilité. Il est probable qu'en la matière, comme dans la plupart des aspects techniques, Ismay et la White Star Line aient accordé une certaine autonomie aux chantiers, les deux entreprises ayant une histoire très étroitement imbriquée.

Comment expliquer que, alors qu'il apparaissait que la loi devrait évoluer sous peu, les navires n'aient pas reçu assez de canots pour tout le monde ? L'explication peut être multiple. L'une tient à l'opinion générale : jusque-là, et le *Republic* avait encore renforcé cette idée, les canots ne servaient pas de refuge aux passagers. Il était considéré que les navires modernes tiendraient toujours assez longtemps pour recevoir du secours, auquel cas les canots serviraient au transbordement. D'autre part, disposer, d'un coup, d'assez de canots pour les passagers alors que la plupart des

¹⁷³ *Idem.*

¹⁷⁴ USI, p. 958 et 985.

¹⁷⁵ BI, p. 554-555.

navires étaient sous-équipés aurait pu être fortement préjudiciable à la réputation de la compagnie : la clientèle aurait pu supposer que l'entreprise avait moins confiance dans la sécurité de son navire. En vantant le nombre de canots de sauvetage, ou simplement en arborant des ponts bien plus encombrés d'embarcations que la concurrence, la White Star Line aurait pris le risque de rappeler aux potentiels passagers que ses navires pouvaient couler. Qui plus est, appliquer cette règle sur les navires les plus récents aurait forcé à équiper également les plus anciens qui, eux, n'avaient pas été conçus en conséquence¹⁷⁶. C'est pour ces raisons, bien plus que par coquetterie ou souci d'économie, qu'il fut décidé de laisser au *Board of Trade* l'initiative en la matière.

Adapter les anciens navires allait s'avérer extrêmement coûteux : en effet, il était tout simplement impossible, par exemple, d'équiper convenablement le *Celtic* au vu de sa taille réduite par rapport à sa capacité en passagers nettement supérieure à celle du *Titanic*. Il était possible d'entasser un grand nombre de canots sur les ponts et de changer les bossoirs, ce qui fut finalement fait, mais restait la question de la réelle mise en pratique d'une évacuation dans ces circonstances. Avoir un certain nombre de canots est une chose ; pouvoir les mettre à la mer en est une autre. Il est difficile de savoir comment une telle évacuation aurait alors pu s'organiser dans la pratique, aucun navire de ce type n'ayant eu à affronter un naufrage, hormis les cas particuliers des temps de guerre qui se révélèrent souvent meurtriers car les navires étaient surchargés ou atteints de dégâts bien plus importants que ce qui pouvait être subi en temps de paix.

Le principal travail de la White Star en la matière concerna l'*Olympic* : jumeau quasi-parfait du *Titanic*, il allait logiquement être difficile de lui conserver sa clientèle sans des mesures particulièrement visibles. Des canots d'appoint lui furent donc fournis dans les jours qui suivirent le naufrage. Vingt-quatre canots pliants fournis par la Navy s'ajoutèrent aux vingt canots d'origine, fournissant un nombre bien suffisant pour le navire qui n'était pas plein. Examinés, les nouveaux radeaux étaient en bon état, mais l'équipage prit néanmoins peur : le personnel mécanicien non gradé, soutiers et chauffeurs, nombreux et dont beaucoup de collègues et parfois amis

¹⁷⁶ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, op. cit., p. 41.

avaient péri dans le naufrage, craignit que ces canots soient inaptes à naviguer, et qu'ils en fassent les frais. Le 25 avril, le navire ne put partir, 300 membres d'équipage s'étant mis en grève. L'appel à 100 remplaçants non syndiqués attisa encore le conflit, et la traversée finit par être annulée le lendemain, ayant pris trop de retard¹⁷⁷. Finalement refondu à partir du mois d'octobre, l'*Olympic* fut pourvu de canots occupant toute la longueur de son pont supérieur, permettant une capacité nettement supérieure au nombre de personnes qu'il pouvait embarquer.

Le cas du troisième jumeau, le *Britannic*, est également porteur d'enseignements. Le navire étant inachevé, il avait été décidé de le modifier plus largement pour tenir compte des leçons du naufrage. Ainsi au lieu des bossoirs classiques, il fut décidé de l'équiper de huit jeux de bossoirs géants semblables à des grues, pouvant faire descendre de nombreux canots à la suite ceux-ci étant empilés au centre du pont du navire entre chaque paire de bossoirs. Ce système avait un avantage : les bossoirs, électriques, devaient permettre d'abaisser les canots plus rapidement, y compris en cas de forte gîte. Qui plus est, un double jeu de bossoirs ayant été prévu sur le pont de poupe avec un grand nombre de canots, tous les passagers de troisième classe auraient pu être évacués depuis un endroit qu'ils connaissaient et étaient autorisés à fréquenter en temps normal, ce qui n'était pas le cas sur le *Titanic*, ni même sur l'*Olympic* après sa refonte¹⁷⁸.

Ce genre de dispositif aurait néanmoins pu se révéler contre-productif : huit canots seulement auraient pu être remplis à la fois, au risque que le navire sombre trop vite pour que toutes les embarcations servent. Le système ne put jamais réellement être expérimenté : lorsqu'il fut converti en navire-hôpital, le *Britannic* n'avait été équipé que de cinq de ses huit jeux de bossoirs géants. Des canots suspendus à des bossoirs Welin classique vinrent donc s'ajouter au total¹⁷⁹. Qui plus est, lorsque le *Britannic* sombra le 21 novembre 1916, vraisemblablement après avoir heurté une mine, il ne transportait qu'une quantité réduite de personnes ; principalement du personnel médical militaire et l'équipage. L'évacuation fut donc

¹⁷⁷ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, op. cit., p. 77-78.

¹⁷⁸ *Idem*, p. 231.

¹⁷⁹ *Idem*, p. 247.

rapide et disciplinée, bien que quelques canots aient été hachés par les hélices en marche après être partis sans ordre, causant la mort d'une trentaine de personnes.

Le *Britannic* n'ayant jamais été terminé en vue d'un service commercial, l'usage qu'auraient eu ses bossoirs dans un naufrage en temps de paix reste matière à spéculation. Ils auraient probablement, dans tous les cas, fait forte impression aux passagers, ce qui était le but recherché. Un indice révèle néanmoins que l'expérience aurait été un échec : de tels bossoirs furent également installés sur le *Doric*, mis en service en 1923, mais ils furent retirés dès la refonte de 1926. Ce modèle était devenu très impopulaire auprès des marins qui y voyaient un danger si le navire devait être touché par une coupure de courant ou sombrer trop rapidement¹⁸⁰.

La White Star Line n'était pas la seule à expérimenter. La Compagnie générale transatlantique se vanta souvent d'avoir mis en service le premier grand paquebot pourvu d'assez de moyens de sauvetage pour tous, le *France*, qui effectua sa traversée inaugurale moins d'une semaine après le naufrage du *Titanic*¹⁸¹. Cette particularité n'était néanmoins pas mentionnée dans les notes internes décrivant le navire, ce qui ne permet pas de déterminer si la décision d'équiper le navire d'un nombre suffisant de canots découla du naufrage ou lui était antérieure¹⁸². Un imposant volume manuscrit intitulé « Spécifications de la coque », décrivant en réalité tous les aspects du navire et datant de l'époque de la construction comporte pour sa part une partie sur les embarcations, mais celle-ci est extrêmement raturée, laissant entendre de nombreux changements qui, là non plus, ne furent pas datés¹⁸³. Dans tous les cas, si le *France* a quitté le Havre le 20 avril avec assez de canots à son bord, et le naufrage du *Titanic* ayant été connu en France le 16 avril au plus tôt avec de nombreux détails contradictoires, le délai pour une adaptation semble bien réduit, même si pas totalement impossible.

Les rapports du conseil d'administration de la compagnie ne mentionnèrent pour leur part à aucun moment ni le naufrage du *Titanic*, ni des mesures consécutives, ni même la SOLAS, à l'exception de mentions discrètes, en 1914, de l'obligation

¹⁸⁰ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 202.

¹⁸¹ 1997 004 6083 (AFL).

¹⁸² *Idem*.

¹⁸³ 1997 004 7393 (AFL).

probable à venir d'équiper tous les navires de télégraphie sans fil. Si des mesures furent prises par la compagnie, cela se fit donc vraisemblablement dans la discrétion¹⁸⁴. Les rapports de la Cunard Line au printemps-été 1912 témoignent de la même réaction : le nom du *Titanic* y apparaît, mais uniquement quand il s'est agi de récompenser l'équipage du *Carpathia*, et de modifier les routes maritimes. La question du choix d'un expert devant participer à une commission sur les canots de sauvetage fut en revanche soulevée, montrant que la compagnie se tenait informée de la situation. À l'instar de Lord Mersey, il semble qu'elle attendait une décision plus mûrie pour agir¹⁸⁵. Il est également possible que la compagnie ait simplement procédé aux modifications sans que le conseil d'administration s'y attarde.

De façon significative, la notion même de « SOLAS » n'apparut pas dans le volume des minutes du conseil d'administration de la compagnie s'étendant de 1911 à 1917¹⁸⁶. Du fait de la guerre, chaque compagnie se retrouvait en situation de faire ses améliorations elle-même selon ses choix et les lois locales, la convention n'ayant pas vu le jour. Il est probable, néanmoins, que les principaux navires aient été équipés de canots rapidement, ne serait-ce que pour rassurer la clientèle.

De façon générale, durant tout le vingtième siècle, les conventions SOLAS successives (1929, 1960 et 1974) formalisèrent le devoir de porter un nombre de canots suffisants. Cependant, elles ne purent aller contre l'évolution des techniques et surtout des impératifs commerciaux. Souvent, des clauses permirent aux plus anciens navires de conserver du matériel de sauvetage obsolète¹⁸⁷. De même, bien des navires de croisière actuels ne transportent de canots que pour leurs passagers et une partie de l'équipage, le reste devant se contenter de radeaux de survie bien plus précaires. Exemple significatif, le gigantesque *Oasis of the Seas* (2009), ainsi que ses jumeaux *Allure of the Seas* (2010) et *Harmony of the Seas* (2016) ont fait l'objet d'une dérogation de façon à pouvoir comporter des canots d'une capacité de près de 400 personnes au lieu des 150 limitées par la SOLAS¹⁸⁸. De façon générale, les possibilités réelles d'évacuation d'un navire d'une capacité de 10 000 personnes

¹⁸⁴ Rapport du CA aux AG de 1912 à 1914, 1997 004 5209 (AFL).

¹⁸⁵ D42.B1.9 (LPU).

¹⁸⁶ *Idem*.

¹⁸⁷ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 245-246.

¹⁸⁸ *Idem*.

laissent songeur en cas de naufrage rapide. En la matière, le naufrage du *Costa Concordia* en janvier 2012 a été un avertissement retentissant : nul doute qu'un tel naufrage en haute mer aurait coûté la vie à bien des personnes qui furent sauvées par la proximité immédiate de l'île du Giglio, et par le fait que le navire se soit échoué plus qu'il n'a réellement sombré.

De fait, les questions qui se posent en 2016 sont celles qui posaient déjà problème en 1912 : ce n'était pas tant le manque de moyens qui posait problème, que la nature même des navires qui, transportant toujours plus de personnes, devenaient toujours plus difficiles à évacuer. Or, l'impératif de capacité toujours plus grande était nécessaire à la survie économique des entreprises ou, du moins, à leur prospérité. Un équilibre devait être trouvé entre bénéfices et sécurité, compromis dont les législateurs britanniques étaient bien conscients, contrairement à l'intransigent sénateur Smith. Américain, ce dernier venait, il est vrai, d'un pays qui n'avait pas de réelle culture en matière de marine marchande.

Si les modifications légales, notamment en matière de canots de sauvetage, furent donc finalement bien plus souples qu'on ne le retient en général lorsque l'histoire du *Titanic* est contée, il est une compagnie qui ne pouvait de toute façon pas les ignorer : la White Star Line. Disposant d'un jumeau du navire naufragé et ayant une autre copie en construction, la compagnie se devait de tout faire pour rassurer sa clientèle. Pour cela, il allait falloir faire encore plus que l'ajout de canots de sauvetage.

Tout d'abord, la compagnie dut traiter le problème difficile posé par Joseph Bruce Ismay : aucune des commissions d'enquête ne l'avait formellement jugé coupable de quoi que ce soit, mais la presse, principalement américaine, lui avait créé une très mauvaise réputation qui se révéla tenace et durable¹⁸⁹. Avant même le naufrage, Ismay avait prévu de quitter la présidence de l'IMM pour la fin de l'année 1912, afin de se concentrer sur la gestion de la White Star Line¹⁹⁰. La mauvaise réputation acquise suite au naufrage modifia en partie ce plan : si Ismay quitta la

¹⁸⁹ Cette postérité se retrouva en particulier dans les films, le *Titanic* nazi de 1943 faisant d'Ismay un personnage lâche et obsédé par le profit ; tandis que le film de 1997 réalisé par James Cameron en faisait un homme hautain, sûr de lui et inculte. Les rumeurs de lâcheté et de responsabilité du drame sur lesquelles se fondait cette réputation ont pourtant été clairement réfutées à de nombreuses reprises.

FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, *op. cit.*, p. 359-361.

¹⁹⁰ OLDHAM, W.J., *op. cit.*, chapitre 14.

direction de l'IMM, ses demandes au sujet de la compagnie familiale qu'il désirait conserver restèrent lettre morte. Officiellement, il fut considéré que, en tant qu'ancien président du trust, sa présence pourrait déstabiliser les jeunes dirigeants promus suite à son départ, qui pourraient continuer à le voir comme un supérieur¹⁹¹. Durant l'été 1913, Ismay dut donc quitter l'entreprise mise en place par son père. Peu après, l'IMM passa entre des mains totalement américaines, et entra dans une période de crise qui devait aboutir à son abandon de la White Star Line dans les années 1920.

Parmi les autres traces gênantes du naufrage restaient les officiers du *Titanic* : les quatre survivants avaient été des officiers prometteurs au sein de la compagnie, d'où leur nomination sur son paquebot phare. Leur carrière fut néanmoins particulièrement entravée. Le cas d'Herbert Pitman est particulier car, se révélant être daltonien, il dut quitter ses fonctions pour raisons de sécurité et devint commissaire de bord. Les trois autres, en revanche, comprirent vite que leurs possibilités d'avancement seraient durablement bloquées. Charles Lightoller, en dépit de commandements militaires durant la Première Guerre mondiale, comprit ainsi en 1920 qu'il ne parviendrait pas à dépasser le stade de commandant en second, et quitta la compagnie¹⁹². Joseph Boxhall poursuivit sa carrière au sein de la White Star, puis Cunard-White Star jusqu'en 1940, atteignant lui aussi uniquement le grade de commandant en second sur le *Berengaria* et l'*Aquitania*. De la même manière, bien que commandant dans la marine de réserve durant la Première Guerre mondiale, Harold Lowe n'obtint jamais de commandement dans la marine marchande¹⁹³. Aucune compagnie ne pouvait se permettre d'avoir comme commandant des hommes aussi liés au naufrage le plus célèbre de l'Histoire, quelles que soient par ailleurs leurs compétences.

Surtout, la White Star Line dut traiter le cas de l'*Olympic*. Le navire ayant subi une baisse logique de son nombre de passagers en 1912, il fut décidé de ne pas prendre de risques. Retiré pour une habituelle refonte durant l'hiver, il fut entièrement modifié structurellement. Une double coque vint s'étendre à ses parties centrales, ce

¹⁹¹ OLDHAM, W.J., *op. cit.*, chapitre 16, retranscrit plusieurs échanges épistolaires à ce sujet.

¹⁹² STENSON, P., *Titanic Voyager, The Odyssey of C.H. Lightoller*, Halsgrove, 2011.

¹⁹³ SHEIL, I., *Titanic Valor: The Life of Fifth Officer Harold Lowe*, The History Press, 2011.

qui impliqua de totalement revoir l'organisation des salles des chaudières pour tenir compte de l'espace en moins. Plusieurs cloisons étanches furent également rehaussées jusqu'à la superstructure du navire : elles furent choisies de façon que le paquebot soit dans les faits divisé en plusieurs groupes de six compartiments. Six compartiments consécutifs, quels qu'ils soient, pouvaient ainsi être inondés en même temps sans compromettre le navire. En revanche, contrairement aux demandes du sénateur Smith, il ne fut pas abusé des ponts étanches venant combler le sommet de compartiments. Comme l'avait suggéré l'architecte Edward Wilding, cela pourrait se révéler dangereux et compromettre la flottabilité du navire, voire le faire chavirer¹⁹⁴. Le *Britannic* subit des modifications similaires, accompagnées d'une importante campagne de communication au moment de son lancement, en 1914¹⁹⁵.

Ces modifications étaient-elles réellement utiles ? En ce qui concerne la double-coque, c'est indéniable : elle sauva ainsi l'*Olympic* de l'attaque d'une torpille, durant la Première Guerre mondiale¹⁹⁶. Néanmoins, la question des compartiments avait un aspect bien plus symbolique : il n'avait pas été relevé, durant la commission d'enquête, le caractère très improbable des dégâts qui furent infligés au *Titanic* : ce genre de « coup oblique » porté sur la longueur du navire était un événement très rare, et qui fut encore raréfié après le naufrage. Les enquêtes firent en effet émerger l'idée que, si le navire avait heurté l'iceberg de plein fouet, le navire aurait tenu bon. Cela n'était pas instinctif à l'époque, mais cette connaissance contribua à modifier les procédures : désormais, lorsqu'un obstacle est trop proche pour être raisonnablement évité, il est conseillé de ralentir au maximum tout en gardant le cap dessus, de façon à éviter tout coup oblique. Dans les faits, donc, ce rehaussement des compartiments avait surtout une utilité symbolique : il était impératif de prouver au public que les navires ne connaîtraient pas le sort de leur jumeau. La popularité de l'*Olympic* en 1913 et 1914 montre que cet investissement ne fut pas inutile.

Dans les faits, la sécurité contre les risques représentés par des voies d'eau n'évolua pas radicalement après le naufrage du *Titanic*, si ce n'est par la généralisation

¹⁹⁴ HALPERN, S., *op. cit.*, p. 236-237.

¹⁹⁵ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 242.

¹⁹⁶ HALPERN, S., *op. cit.*, p. 238.

des doubles coques. En témoigne ainsi le rapport sur la sécurité du *Normandie* que dressa en 1935 l'officier Le Huédé :

« Contre l'envahissement de l'eau, c'est l'étanchéité de la coque elle-même qui intervient, ses cinquante-quatre compartiments étanches, ses 11 cloisons étanches, ses vingt-quatre portes étanches. [...] Une voie d'eau importante est presque toujours signalée par le choc qui l'a produite. Dans le cas contraire, le changement d'assiette du navire se contrôle immédiatement. [...] [L'eau], pénétrant dans une double coque déjà pleine de mazout ou d'eau, n'affecte aucunement la sécurité du navire. Si cette eau envahit un compartiment plus grand, les cloisons étanches, les portes étanches commandées de la passerelle, lui opposent une barrière infranchissable. À ce moment, des moyens d'épuisement très puissants entrent en action : [description détaillée des dispositifs de pompage]¹⁹⁷. »

La technique était donc classique, mais présentait une innovation qui émergeait déjà au moment de la transformation de l'*Olympic* : la double-coque pouvait également servir judicieusement de soute à mazout, offrant ainsi un précieux avantage à partir des années 1920, lorsque ce type de carburant fut plus répandu. Néanmoins, en 1935, les assauts de l'eau n'étaient plus aussi craints que ceux du feu : comme l'évoque à demi-mots Le Huédé, l'hypothèse d'un engloutissement du navire par excès d'eau semblait impossible : si son rapport sur les dangers de l'eau se révèle être très court, la protection contre les incendies, qui sera ultérieurement évoquée, était beaucoup plus détaillée.

Il en alla de même lorsque Cangardel présenta le *Normandie* au public lors d'une conférence donnée au théâtre de la Michodière. Après avoir très longuement décrit les dispositifs mis en place contre le feu, il n'évoqua le risque de naufrage que rapidement : en 1935, tout autant qu'en 1912 il semblait acquis que les navires ne coulaient plus...

« Grâce à ces dispositions, tout incendie à peine découvert doit être limité et arrêté sans aucun dommage pour le navire et les passagers. Mais nous n'avons pas, pour avoir pris contre l'incendie les mesures les plus complètes, oublié le risque de naufrage. J'allais dire le vieux risque de mer, tellement la solidité de ces grands paquebots et leur taille donnent

¹⁹⁷ 1999 004 0920 (AFL).

l'impression de sécurité totale vis-à-vis de l'Océan et de ses vagues. Pour assurer cette sécurité, rien n'égale la compétence et le dévouement d'un incomparable personnel marin ; mais nous avons mis à sa disposition les appareils les plus perfectionnés : radiogoniomètres, télémètres, téléphonie et télégraphie sans fil, sondeurs électriques. La vitesse commande ces mesures de prudence : *Normandie* aura l'équipement le plus complet¹⁹⁸. »

Cangardel le reconnaissait, la vitesse était un facteur de danger, invitant à la prudence. Celle-ci avait été clairement dénoncée lors de l'enquête sur le naufrage de *Titanic*. Pourtant, cette coupable-là ne fut jamais réellement mise hors d'état de nuire.

4.132 La vitesse : coupable, mais non condamnée ?

Encore un siècle après son naufrage, le *Titanic* reste associé à la vitesse et, même, souvent, aux records de vitesse. Il a été évoqué au chapitre 2¹⁹⁹ le fait que depuis la fin du XIX^e siècle, la White Star Line ne recherchait plus de records de vitesse. Le *Titanic* ne faisait pas exception : ses 21 nœuds de vitesse moyenne et ses 25 nœuds de vitesse maximale estimée (qu'il n'atteignit jamais) le laissaient très loin des records établis par le *Mauretania* et le *Lusitania*, mais aussi, du reste, d'autres navires récents comme le *France* alors sur le point d'être mis en service. Il a déjà été question dans ces pages de l'échange de courriers entre Bruce Ismay et son vice-président américain, Phillip Franklin, au sujet de la vitesse de l'*Olympic*, durant l'été 1911, lorsque le premier refusait la demande du second pour que le navire arrive les mardis soirs plutôt que les mercredis²⁰⁰.

Pourtant, Ismay est passé à la postérité comme un chef d'entreprise avide de vitesse, qui sacrifia la vie de ses passagers sur son désir de records. Comment cela s'explique-t-il ? Simplement par le fait que, même s'il n'était pas le navire le plus rapide à sillonner l'Atlantique à cette époque, le *Titanic* allait, dans ce contexte précis, bien trop vite, ce qui causa sa perte. Dans son lyrique discours de conclusion, le sénateur Smith évoqua de façon simpliste ce fait :

¹⁹⁸ 1997 004 0922.

¹⁹⁹ Voir 2.122.

²⁰⁰ DX/504(R)/2/1, à DX/504(R)/2/10 (MMM).

« Face aux messages d'avertissement, la vitesse fut accrue et les messages signalant un danger semblaient stimuler son action plutôt que de l'inciter à la peur²⁰¹. »

Ici, le sénateur Smith ne prenait pas en compte le fait que le capitaine du *Titanic* avait demandé à ses officiers de réduire la vitesse du paquebot si jamais le temps, jusque-là clair et calme, devait nuire à la visibilité, ce qui explique en partie l'excès de confiance. Comme à son habitude, le sénateur faisait ici un raccourci rendant ses conclusions plus marquantes, mais aussi hâtives. L'enquête britannique proposa une conclusion plus modérée en traitant des mesures qui auraient dû être prises mais, surtout, en se demandant pourquoi elles ne le furent pas :

« Pourquoi, alors, le Capitaine a-t-il persévéré sur sa route et maintenu sa vitesse ? [...] Il a été montré que depuis de nombreuses années, réellement, depuis un quart de siècle ou plus, la pratique des paquebots qui utilisent cette route quand ils sont dans le voisinage de glaces la nuit était, par temps clair, de garder le cap, de maintenir la vitesse [...]. Cette pratique, cela a été dit, était justifiée par l'expérience, aucune mort n'en ayant résulté. [...] Mais l'événement a prouvé que la pratique était mauvaise. Ses racines se trouvent probablement dans la compétition et le désir du public d'effectuer des traversées rapides plutôt que dans le jugement des navigateurs. Mais malheureusement l'expérience semblait la justifier. Dans ces circonstances, je ne suis pas en mesure de blâmer le capitaine Smith. [...]

Les témoignages montrent qu'il n'essayait pas d'établir un record de traversée ou même de faire une traversée exceptionnellement rapide. [...] En l'absence de négligence il est, de mon avis, impossible d'accuser le Capitaine Smith. Il faut, en revanche, espérer que c'est la dernière fois que nous entendons parler de cette pratique [...]. Ce qui était une erreur dans le cas du *Titanic* serait sans aucun doute de la négligence si un cas similaire se reproduisait à l'avenir²⁰². »

Les témoignages mentionnés étaient ceux de nombreux capitaines, dont le plus prestigieux était le très respecté capitaine Pritchard, ancien commandant du *Mauretania*, qui avaient tous confirmé que, dans des circonstances similaires à celles

²⁰¹ USIR, p. 70.

²⁰² BIR, p. 30.

rencontrées par le *Titanic*, ils auraient maintenu leur vitesse²⁰³. Seule voix discordante, l'explorateur polaire Sir Ernest Shackleton s'estima choqué de telles pratiques, déclarant : « Il n'est pas permis d'aller à cette vitesse dans une zone de glaces. » avant d'ajouter qu'il avait l'habitude de ralentir à l'approche de glaces, avec un navire spécialement conçu pour les affronter et qui, pourtant, avait une vitesse maximale de 6 nœuds²⁰⁴. Le contraste entre ce connaisseur des zones polaires et les capitaines de transatlantiques fait clairement passer ces derniers pour des inconscients, lançant leurs navires à des vitesses incroyables dans des conditions pour le moins inadaptées.

Comme on l'a vu, ni les recommandations de Smith et Mersey, ni la SOLAS ne fournirent de règle définitive en la matière : la conduite des navires fut laissée à la discrétion des capitaines, mais la pratique selon laquelle la vitesse était une solution raisonnable fut totalement discréditée. Était-elle pour autant abandonnée ?

Si les paquebots mis en service dans les années 1910 et 1920 ne battirent pas de records de vitesse, ils étaient néanmoins nombreux à dépasser la moyenne de 21 nœuds établie par le *Titanic*. Plus encore, l'arrivée de nouveaux briseurs de records comme le *Normandie* amplifiait le problème. Comme l'expliquait Henri Cangardel, « La vitesse commande ces mesures de prudence : *Normandie* aura l'équipement le plus complet²⁰⁵. » En d'autres termes, ce n'était pas à la vitesse de s'adapter, mais aux équipements d'évoluer de façon à permettre de continuer à traverser les océans à 30 nœuds sans courir de risques.

Ainsi, le *Normandie* fut souvent opposé au *Queen Mary* en cela qu'il était plus stable. Cela lui permettait de se maintenir à de plus grandes vitesses quand le temps se faisait dangereux :

« Pendant la semaine qui précéda Noël, le mauvais temps régnait sur l'Atlantique et la navigation en était retardée. Pendant cette période, quatre grands paquebots faisaient la traversée de New York à Southampton et, par une heureuse coïncidence, représentaient les quatre plus importants pays intéressés dans le Service Nord Atlantique.

²⁰³ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, op. cit., p. 214-216.

²⁰⁴ BI, p. 720.

²⁰⁵ 1999 004 0922.

Trois de ces navires jaugeant de 25 à 50 000 tonneaux, eurent un retard de 24 à 36 heures ; *Normandie*, de 83 000 tonneaux, n'eut que 5 heures de retard. Cette performance fut accomplie sans que la vitesse vînt nuire au confort des passagers puisqu'il n'a pas été nécessaire de vider la piscine pendant le voyage. Ce dernier point est, en effet, un hommage remarquable rendu aux qualités nautiques de *Normandie*²⁰⁶. »

Or, le gros temps pouvait également conduire à des drames et il apparaît ici qu'il n'était plus une raison suffisante pour qu'un navire de grande ampleur ralentisse substantiellement, si sa vitesse ne représentait pas un inconfort pour les passagers. Ceux-ci avaient donc la primauté sur les règles de navigation, situation déjà dénoncée par Lord Mersey dans son rapport. Quel était le regard des compagnies à ce sujet ? Pierre Thoreux résuma bien cette situation dans ses mémoires. Rapportant plusieurs souvenirs de manœuvres hasardeuses, il concluait :

« Cette manœuvre un peu... casse-cou fit quelque bruit ! Le ministre me fit porter ses félicitations par l'administrateur en chef de l'Inscription maritime. Je l'en remerciai tout en lui disant que ce n'était pas manœuvre à renouveler. Ces acrobaties « casse-cou » ne sont certes pas à conseiller. Mais la réussite excuse tout²⁰⁷ ! »

Effectivement, la règle laissant reposer la responsabilité totale de la conduite du navire sur les capitaines évitait aux compagnies d'avoir à en assumer la responsabilité. Les succès des commandants étaient applaudis... tant qu'ils ne connaissaient pas l'échec. Durant les années 1920 et 1930, aucun des grands transatlantiques engagés dans la course à la vitesse n'eut d'accident ; les mentalités n'avaient cependant pas réellement évolué et il ne fait aucun doute que, si un naufrage était survenu à cause de leur vitesse, les constats auraient été proches de ceux de 1912 car, même cinq nœuds en dessous de sa vitesse maximale, le *Normandie* voguait toujours à trois nœuds de plus que le *Titanic* la nuit de sa rencontre avec l'iceberg, et autant aurait pu être dit du *Queen Mary*.

En ne fixant pas de règle absolue, et en ne donnant que des consignes générales dont l'interprétation revenait aux capitaines, Lord Mersey puis la SOLAS laissaient les enjeux commerciaux primer : entraver la vitesse des navires avec des

²⁰⁶ 1999 004 0920 (AFL).

²⁰⁷ THOREUX, P., *op. cit.*, p. 176.

consignes fixes aurait bien trop nui à la pérennité des compagnies et aux intérêts de leurs passagers²⁰⁸.

Le naufrage du *Titanic* avait néanmoins permis de mettre les commandants devant leurs responsabilités : comme l'avait indiqué Lord Mersey, quiconque serait pris en faute devrait désormais répondre de sa négligence. Cela, au moins, promettait malgré tout une certaine modération, les commandants étant incités à calculer leurs risques.

Si, contrairement à ce qui est souvent évoqué de façon simplifiée, le drame du *Titanic* n'entraîna pas immédiatement des modifications radicales des comportements, il attira néanmoins, et de façon internationale, l'attention sur un grand nombre de questions qui, pour une bonne part, trouvèrent malgré tout des réponses, du moins partielles.

Parmi les problématiques qui furent soulevées par le drame, le rôle de la télégraphie sans fil ne fut pas des moindres : cette technologie alors très récente permettait aux navires de rester en contact, tant entre eux qu'avec la terre. Il faudrait néanmoins du temps, et des concertations à l'échelle internationale, pour apprendre à réellement apprivoiser cette nouveauté.

²⁰⁸ Ce problème fut encore bien illustré par le naufrage du *Costa Concordia*, dont le commandant Schettino reçut tous les blâmes sans que la politique de la compagnie ne soit réellement remise en question, de même que des pratiques plus généralisées encore.

4.2 La Télégraphie sans fil : exemple de l'introduction d'une technologie salvatrice

Communiquer à travers l'Atlantique de façon fiable et rapide avait longtemps été un défi de grande ampleur. Tout au long du XIX^e siècle, la navigation était restée suffisamment peu sûre pour que le courrier ne soit pas un moyen infaillible de communiquer, mais, surtout, celui-ci était lent et s'adaptait mal aux exigences de sociétés de plus en plus mondialisées. Réussir à établir un réseau de télégraphie transatlantique ne fut pas une mince affaire, la pose d'un câble sous-marin étant alors une prouesse technologique. Une première tentative en 1858 fut un échec rapide et total, mais une deuxième pose, réalisée en 1865-1866 par le *Great-Eastern*, reconverti en navire câblier, permit d'établir cette liaison cruciale. Dans les temps qui suivirent, ces liaisons sous-marines se multiplièrent²⁰⁹. S'il fut, dès lors, possible de communiquer entre les deux bords de l'Atlantique, la communication entre navires, et d'un navire à la terre, restait impossible.

Comprendre l'impact qu'a pu avoir l'introduction de la télégraphie sans fil dans la navigation nécessite de revenir sur ce que représentait jusque-là une traversée transatlantique. Les navires étaient en effet totalement isolés, et ne pouvaient communiquer que par signaux optiques. Survivre à un naufrage impliquait donc une grande part de chance puisqu'il était quasiment impossible de signaler aux navires proches la position des rescapés.

Il est donc judicieux de revenir sur les premières tentatives des compagnies pour contourner cet isolement forcé afin d'accroître la sécurité.

Cet isolement, par ailleurs, posait également la question de la temporalité pour les passagers. Qu'ils soient hommes d'affaires ou politiciens, ils se retrouvaient, durant la traversée qui pouvait durer plus d'une semaine, totalement coupés de leur activité, sans pouvoir être tenus au courant de l'évolution de la situation boursière, sociale ou

²⁰⁹ Cette thématique de la pose du câble transatlantique a notamment été évoquée dans GRISSET, P., *Technologie, entreprise et souveraineté : les télécommunications transatlantiques de la France (1869-1954)*, Institut d'Histoire de l'Industrie, Éditions Rive-Droite, 1996. (Edition de la thèse soutenue en 1993).

politique. Cela explique que l'introduction de la radio à bord des paquebots ait avant tout été vue comme l'arrivée d'un nouveau produit de luxe permettant de poursuivre ses affaires en toutes circonstances.

C'est avec le naufrage du *Republic*, en 1909, que le monde prend réellement conscience de l'usage vital qui peut être fait de la télégraphie sans fil : pour la première fois, le naufrage d'un grand paquebot ne fait quasiment aucune victime car l'équipage a eu le temps d'appeler des secours.

Enfin, le cas du naufrage du *Titanic* se doit également d'être étudié sous l'angle particulier de la TSF. Plus encore que celui du *Republic* survenu à peine trois ans plus tôt, il contribue en effet à ancrer le caractère salvateur de cette technologie, et à la placer au centre des débats concernant la sécurité en mer. Le rôle joué par les opérateurs radio impliqués, mais aussi par Guglielmo Marconi, durant les commissions d'enquête menées sur le drame, témoigne de cette importance croissante.

4.21 Un monde isolé : naviguer sans radio

À une époque où les communications internationales sont instantanées et où les réseaux recouvrent une grande part de la planète, il peut être difficile d'appréhender les réalités de ce qu'était une traversée transatlantique avant l'introduction de la télégraphie sans fil. À bord du paquebot, et jusqu'à la fin de la traversée, les passagers étaient virtuellement coupés du monde, ce qui contribuait pour beaucoup à l'atmosphère particulière de ces navires : impossible de continuer ses activités habituelles. Un homme d'affaires, fût-il milliardaire, était le temps du voyage totalement coupé de ses entreprises et de ses actions, incapable d'en suivre l'actualité, quelle que soit l'urgence. Il en allait de même pour ce qui relevait de l'évolution de la situation politique du monde : durant le voyage, le navire et ses occupants étaient dans un lieu totalement à part.

En matière de navigation, cela posait des problèmes évidents : impossible de signaler un incident, bénin ou grave, à sa compagnie pour avertir d'un retard. Impossible, également, de prévenir les autres navires d'un danger repéré, qu'il s'agisse d'une épave flottant entre deux eaux (danger fréquent sur l'Atlantique, et particulièrement meurtrier) ou de glaces. Le seul moyen de communication entre navires consistait donc en des signaux optiques, qu'il s'agisse du code sémaphore à l'aide de drapeaux, ou de lampes permettant, de nuit, de communiquer par code Morse. Ces moyens de communication posaient néanmoins un problème crucial : il était nécessaire que les navires se croisent, souvent par hasard, et par un temps favorable, pour pouvoir communiquer, et ceci en ayant la certitude de suivre une route à peu près similaire, ce qui n'était pas toujours acquis.

4.211 Quand l'isolement se révèle fatal

Cet isolement posa plusieurs problèmes, parfois meurtriers, aux compagnies étudiées. Les plus bénins concernaient les pannes : la vapeur, contrairement à la voile, garantissait une bonne régularité, mais le risque d'un problème de machines ou d'hélices restait présent, et effectuer les réparations en mer pouvait souvent se révéler très difficile.

Le plus grand risque pouvant être rencontré en la matière était certainement la perte d'une hélice, impossible à remplacer en pleine mer. Il était fréquent, en effet, que les navires perdent une pale, voire l'hélice entière, ce qui, dans le pire des cas, pouvait entraîner un emballement de son arbre et endommager les machines. Le danger était alors que le navire soit totalement immobilisé, principalement dans le cas des paquebots à une seule hélice. Pour cette raison, il fut assez vite décidé de pourvoir les navires de deux propulseurs, voire plus, mais cette mesure fut parfois tardive : ainsi, la White Star Line n'eut son premier « *double screw steamer* » qu'en 1889 avec le *Teutonic*²¹⁰. Encore cette date n'est-elle qu'indicative : plusieurs navires à une hélice continuèrent à servir l'entreprise pour plus d'une décennie.

C'est ainsi que le *Cufic*, navire conçu pour transporter du bétail sur l'Atlantique Nord, se retrouva totalement isolé en décembre 1900, alors qu'il se trouvait sous le commandement du capitaine Edward Smith, futur commandant du *Titanic*. Les récits de l'incident²¹¹ sont assez vagues et ne précisent pas que le navire n'était pas pourvu de télégraphie sans fil, cependant, la technologie commençait tout juste à être installée sur les paquebots à cette époque et il est peu probable que le *Cufic*, navire de dernier ordre, en ait été pourvu aussi tôt. Le *New York Times* livra un récit de l'incident qui connut une fin heureuse :

« Le navire *Kansas City* de la Bristol City Line qui a sauvé le *Cufic* de la White Star Line [...] le 9 décembre après que son hélice a été emportée par une terrible tempête, est arrivé au port hier. [...] Durant trois jours, le navire de la Bristol City a dû rester aux côtés du *Cufic*, incapable d'être d'aucune aide à cause de la tempête qui faisait rage. Finalement, le *Kansas City* est parvenu à s'amarrer au *Cufic* et commença à le remorquer vers Queenstown. Les amarres ont rapidement rompu [...] et ce n'est que le jour suivant qu'un nouveau lien put être établi et que le remorquage put reprendre. [...]

Le commandant en second Crosby, du *Cufic*, est mort en tentant d'atteindre une amarre du *Kansas City* qui était attachée à une bouée²¹². »

²¹⁰ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 45.

²¹¹ Cet incident est principalement rapporté par EATON, J. et HAAS, C., op. cit., p. 70.

²¹² « *Cufic's Rescuers in Port* », *New York Times* du 4 janvier 1901. (Consulté dans leurs archives au lien suivant : <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=9C02EFD6133DEE32A25757C0A9679C946097D6CF>)

Le sauvetage fut ici laborieux et, si le décompte des jours permis par l'article est assez vague, il est possible que l'équipage du *Cufic* ait eu à attendre une ou deux journées avant de croiser des secours potentiels.

La Compagnie générale transatlantique rencontra un incident proche en 1895 avec le paquebot *La Gascogne*, alors l'un de ses prestigieux express. L'incident fut ainsi rapporté par la presse, comme en témoigne un article de *L'indicateur de la Savoie* du 16 février :

« *La Gascogne*, transatlantique français faisant la traversée du Havre à New-York, est arrivé à bon port après six jours de retard causé par les mauvais temps. L'anxiété au sujet de ce navire, l'un des plus beaux de la marine marchande française, était d'autant plus vive que l'existence de plus de 400 personnes était en jeu. Le retard a été causé par une avarie de machine. Le piston s'était brisé et la tempête éclata presque aussitôt après. Le navire ne pouvant plus gouverner, fut lancé hors de sa route. Le lendemain, le surlendemain, nouvelles tempêtes et nouvelles avaries. Enfin, le 11 janvier, après six jours d'angoisses et de travail acharné, *La Gascogne* reprenait sa route et arrivait à New-York où toute la population lui fit fête²¹³. »

L'avarie de machine était problématique à plusieurs titres pour la compagnie : outre le retard du navire et les vraisemblables craintes des passagers coincés six jours de plus en mer, il se trouve que les machines de *La Gascogne* venaient d'être remplacées par un modèle plus économique en combustible, et plus moderne. Le conseil d'administration de l'entreprise se montra néanmoins rassurant lorsqu'il en tira le bilan :

« Vous avez tous connu, Messieurs, l'accident survenu à une pièce de machine de ce paquebot ; cet accident, dû à un défaut caché de matière, a montré que, dans les conditions les plus défavorables, les paquebots de ce type présentent les meilleures qualités nautiques et une sécurité à toute épreuve. Des précautions particulières sont actuellement prises pour écarter toute chance d'une avarie semblable à celle qui a causé le retard du navire. Dans ces circonstances, la conduite de notre Capitaine et de tout le Personnel

²¹³ Nouvelles diverses, *L'Indicateur de la Savoie*, n°812, 16 février 1895.

du navire a été à la hauteur des difficultés causées par cette avarie et par la tempête avec laquelle elle a coïncidé²¹⁴. »

On le constate ici aisément, la compagnie pouvait se targuer de l'absence de drame comme d'une marque de fiabilité : nul doute qu'en cas de disparition du navire, la position de l'entreprise aurait été différente. Ce genre d'issue heureuse ne pouvait qu'être très bénéfique à la Transat, d'autant que les sources d'époque indiquent clairement que la tension fut palpable durant les jours de doute, comme en témoignent les propos du *Temps* :

« Jusqu'au dernier moment, à la Compagnie transatlantique, on avait émis l'avis que la *Gascogne* n'était point perdue corps et biens et que le retard du paquebot était simplement causé par une avarie. Les événements viennent de lui donner raison. Au moment même où dans le public on commençait à désespérer, où l'angoisse était considérable, une dépêche de New-York a apporté hier soir, vers onze heures, aux Parisiens, l'heureuse nouvelle que la *Gascogne* était en vue de Fire-Island, saine et sauve. Cette nouvelle a été accueillie avec d'autant plus de satisfaction par le public que, quelques heures auparavant, une dépêche avait annoncé le naufrage de la *Gascogne* sur la côte du Canada²¹⁵. »

L'article énumère ensuite plusieurs télégrammes échangés durant cette période ; d'abord en provenance d'Ottawa, indiquant que le paquebot avait sombré et que d'autres navires étaient en partance pour les lieux du drame, puis d'autres messages, venus de New York, informant de l'arrivée de *La Gascogne*. Le drame suscitait une attention qui dépassait de loin la sphère maritime, et il apparaît que l'émoi était d'ores et déjà national : l'article mentionne ainsi que la nouvelle du naufrage supposé, puis du sauvetage avaient été apportées à la Comédie Française au président de la République, Félix Faure, puis que la nouvelle s'était « propag[ée] dans la salle en donnant aux spectateurs un véritable soulagement. » La question pouvait d'autant plus intéresser Faure, récemment élu, qu'il occupait auparavant le poste de ministre de la Marine. De façon générale, la disparition temporaire de *La Gascogne* fit couler beaucoup d'encre. S'il ne semble pas y avoir eu à bord de passager suffisamment connu pour intéresser la presse, souvent prompte à mentionner ce

²¹⁴ Rapport du CA à l'AG de 1895 (1997 004 5209 AFL).

²¹⁵ « La Gascogne », *Le Temps*, n°12313, 13 février 1895.

genre de grande figure, la cargaison fit en revanche parler d'elle, la compagnie devant démentir les rumeurs sur la présence de peintures rares et de décors de théâtre. La cargaison fut également l'objet de ce que *Le Temps* qualifia de « plus passionnant échange de paris » entre assureurs français et anglais²¹⁶.

Trois ans plus tard, en février 1898, *La Champagne* connut également une avarie de machine qui conduisit le navire à dériver durant cinq jours. Finalement, un canot fut affrété pour la mission, risquée, d'aller chercher des secours. Ce fut un succès et, l'année suivante, le conseil d'administration de la compagnie faisait décorer les dix marins qui s'étaient portés volontaires²¹⁷... Ce genre de prise de risque était alors le seul moyen de prévenir d'éventuels secours.

À l'époque où la radio n'équipait pas encore les navires, la disparition temporaire d'un navire laissait ainsi place à des spéculations que les compagnies se devaient ensuite de gérer tant bien que mal. La White Star Line eut également à affronter de tels incidents. Celui du *Cedric*, en 1903, rappelle en certains points celui de *La Gascogne*. Cette fois-ci également, une rumeur de naufrage se répandit sans que l'on puisse en déterminer la source : le paquebot, n'arrivant pas au port, aurait été coulé par le vapeur *Titian* de la compagnie Lamport and Holt²¹⁸. Bien qu'infondée, la rumeur suscita un certain émoi comme le rapporte la presse :

« 25 novembre – La rumeur selon laquelle le *Cedric* aurait coulé a créé une terrible vague d'émotion dans cette ville [New York] et elle se répandait déjà à l'étranger lorsque les officiels de la White Star Line ont été assaillis de questions. Il y a en tout 290 passagers de première classe, 160 de deuxième et 540 d'entrepont à bord du paquebot, et leurs amis et proches qui ont entendu la rumeur de son naufrage après une collision avec le *Titian* ont tout lâché pour mener des investigations agitées concernant la sécurité du navire et de ses nombreux voyageurs.

[...] Ce n'est que lorsque des télégrammes annoncèrent [...] que le *Titian* était arrivé et que, non seulement il n'était pas entré en collision avec le *Cedric*, mais qu'il ne l'avait pas même croisé, que la tension s'est apaisée. [...]

²¹⁶ *Idem.*

²¹⁷ Rapport du CA à l'AG de 1899 (1997 004 5209 AFL).

²¹⁸ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 107.

Dans des circonstances ordinaires, le *Cedric* pourrait atteindre le port demain, mais comme le temps a été agité, les agents ne s'inquiéteraient pas s'il n'arrivait que vendredi²¹⁹. »

Les informations sur les raisons de cette rumeur sont vagues : des tempêtes sont bien mentionnées, mais le *Cedric*, arrivant le 26 novembre (date envisagée dans l'article cité ci-dessus), il est possible qu'il n'ait pas même été en retard. Dans le même journal, un représentant de la compagnie interrogé accusait ainsi une agence de presse malintentionnée ou trop peu professionnelle²²⁰.

Pour la compagnie, cet événement fut néanmoins globalement positif, de la même manière que pour *La Gascogne* : le soulagement faisant suite à l'incertitude lui permit d'insister sur la fiabilité de son service. Il n'en restait pas moins qu'en l'absence de télégraphie sans fil, un navire en mer ne donnant plus de nouvelles était un navire potentiellement perdu corps et biens. Et cela, la White Star ne le savait que trop bien.

En 1893, en effet, le *Naronic*, transporteur de bétail fraîchement mis en service, disparut simplement après avoir quitté Liverpool le 11 février. En l'absence de moyens de communications, il était impossible au navire de signaler une quelconque panne ou tout autre souci, ce qui explique que son retard n'ait, dans un premier temps, pas été pris au sérieux. Dans son récit des événements, l'historien Roy Anderson cite la description que fit un journaliste de sa rencontre avec les officiels de la compagnie, au début du mois de mars : « Ils pensent qu'il est à flot et ont toutes les raisons d'espérer qu'il est en sécurité. Ils soulignent que le navire est récent, construit avec des compartiments étanches, bien équipé, manié et commandé par les meilleurs officiers de l'Atlantique²²¹ ».

Néanmoins, à la même période, le *Chicago Tribune* donnait un récit des événements qui retranscrit bien les incertitudes et tâtonnements que créait ce genre de situation :

« Où que le [...] *Naronic* de la White Star puisse être, il apparaît qu'il a rencontré un drame. Même les agents de la compagnie reconnaissent qu'il est

²¹⁹ « *Groundless rumors of liner's loss excites relatives of passengers* », *San Francisco Call*, volume 94, n°179, 26 novembre 1903.

²²⁰ *Idem*.

²²¹ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 74-75.

certainement dans une mauvaise posture et leurs remarques à propos du navire, en retard de onze jours, se font de plus en plus pessimistes. Avec chaque arrivée de navire dépourvu de nouvelles du *Naronic* s'accroît en parallèle la dépression dans les esprits, [...] Le mieux que l'on puisse prédire pour le *Naronic* est que ses deux machines soient tombées en panne et qu'il ait dérivé très loin de la route des navires.

[...] Si le *Naronic* se trouvait en panne dans un rayon de 2000 miles depuis Liverpool, les navires gagnant les ports Européens ou ceux d'Amérique du Sud l'auraient repéré sur les routes régulières. [...] Si le *Naronic* a été abandonné, il se pourrait que ses officiers et son équipage aient été récupérés par un voilier ou un vapeur lent, et dans ce cas des nouvelles peuvent être attendues dans les temps à venir. Les agents de la compagnie fondent leurs espoirs sur les navires arrivant à Gibraltar²²². »

Cette incertitude que reconnaissait la compagnie était donc multiple : impossible de situer le navire, impossible de savoir s'il était ou non à flot, ou encore d'espérer trouver d'éventuels survivants. Pour obtenir des nouvelles, la compagnie ne pouvait compter que sur les navires approchant. L'article du *Chicago Tribune* mentionne ainsi le *St. Enoch*, également en retard, et dont la *White Star* espérait qu'il était retardé pour avoir porté secours à son cargo²²³. Il n'en fut rien.

Pour essayer d'obtenir des nouvelles de son navire, la compagnie tenta de dérouter certains de ses bâtiments, notamment le *Tauric* et le *Teutonic*, en espérant le repérer, sans succès²²⁴. Alors que des rumeurs, rapidement démenties, laissaient entendre que le navire regorgeait d'émigrants, amplifiant le drame potentiel, les assureurs s'agitaient. Comme dans le cas de *La Gascogne*, c'est la cargaison qui fut l'enjeu des inquiétudes²²⁵. Le navire, pour sa part, n'était même pas assuré et était, dans de telles circonstances, inassurable : c'était donc pour la compagnie une perte totale²²⁶.

²²² « *Naronic May Be Lost* », *Chicago Tribune*, 4 mars 1893. Consultable en ligne sur <http://archives.chicagotribune.com/1893/03/04/page/5/article/naronic-may-be-lost>

²²³ *Idem*.

²²⁴ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, p. 55.

²²⁵ « *Naronic May Be Lost* », *Chicago Tribune*, art. cit.

²²⁶ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, p. 55-56.

Les nouvelles vinrent finalement d'un navire, le *Coventry*, arrivant à Bremerhaven, en Allemagne, le 19 mars. Celui-ci avait en effet repéré deux embarcations de sauvetage vides portant le nom du *Naronic*, au large de Halifax, au Canada²²⁷. Plusieurs mois plus tard, un navire norvégien, l'*Emblem*, découvrit un canot flottant retourné, recouvert de berniques : ce sont-là les seuls restes attestés du *Naronic*²²⁸.

L'absence de la T.S.F. se voit ici dramatiquement illustrée dans ses effets : à cette époque, il se révélait totalement impossible de savoir si un drame était en cours, à moins qu'un autre navire n'en soit témoin. Dans de telles circonstances, un naufrage comme celui du *Titanic* se serait déroulé sans que personne ne puisse être au courant avant qu'un autre paquebot ne croise des rescapés par le plus grand des hasards.

Cette absence posait également d'autres problèmes en termes de sécurité : sans connaître les causes d'une disparition, impossible d'en tirer des conclusions. Ainsi, une enquête eut bien lieu en ce qui concerne le *Naronic* : on envisagea la possibilité d'un acte de malveillance, ou d'une collision avec un iceberg (mais le navire se trouvait trop au sud pour que l'hypothèse soit retenue à l'époque) ; enfin, des tests de flottabilité furent effectués sur son *sister-ship*, le *Bovic*, afin de vérifier que le navire n'était pas instable. Finalement, l'enquête ne put aboutir à aucune conclusion²²⁹.

Un dernier point de l'histoire du *Naronic* illustre le flou total que générait une telle situation. Dans les temps qui suivirent la disparition du navire, et avant même que la certitude de son naufrage ne fût acquise, plusieurs bouteilles à la mer furent retrouvées, contenant divers messages supposément écrits à bord durant le naufrage, certains très vagues, se contentant d'annoncer que le *Naronic* était en train de couler, d'autres mentionnant des icebergs... La plupart de ces lettres, signées de noms absents des listes des passagers et de l'équipage, relèvent très probablement du canular inspiré par l'émotion palpable dans la presse²³⁰. Elles confirment néanmoins, vu l'attention qui leur fut alors portée, qu'en l'absence de radio, toute source d'information, même la plus improbable, était source d'espoir.

²²⁷ « *The Naronic Foundered* », *The New York Times*, 21 mars 1893.

²²⁸ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, p. 60.

²²⁹ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 76.

²³⁰ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, p. 57.

Le nombre de navires simplement disparus sur l'Atlantique Nord sans que l'on sache ce qu'ils devinrent est difficile à définir. Une chose est néanmoins certaine : l'arrivée de la T.S.F. mit fin à une problématique que les compagnies devaient jusque-là affronter de façon très précaire : l'isolement total de leurs navires.

4.212 Quelques tentatives de réponse

Lutter contre cet isolement n'était pas une chose simple, ce qui n'empêchait pas la question d'être cruciale. C'est ainsi que, dès le début de la période étudiée, la Compagnie générale transatlantique tentait de prendre des dispositions pour limiter les risques de disparition totale. Ces mesures sont détaillées dans le rapport de l'assemblée générale de 1889 :

« Sans entraver la liberté absolue de nos capitaines pour la direction de leurs paquebots, nous avons tracé, sur des cartes spéciales, les itinéraires les plus rationnels, que nous leur avons simplement recommandés. Si dans le parcours des grandes lignes ces itinéraires étaient sensiblement observés, nos navires auraient les plus grandes chances de se porter secours en cas d'accident. [...] Pour augmenter encore la surveillance sur nos bords, nous venons de créer une nouvelle équipe de matelots guetteurs, uniquement chargés de scruter l'horizon et de signaler l'approche de tout navire étranger²³¹. »

On constate bien évidemment le caractère très souple de ces mesures. L'autonomie des capitaines vis-à-vis de leur entreprise est en effet un sujet sensible, notamment lorsque les politiques des entreprises mettent en danger les navires et, par extension, la vie des passagers. Il s'agissait ici, à l'inverse, de préserver des vies, mais la précaution prise concernant cette liberté laissée aux capitaines permettait d'éviter à la compagnie d'avoir à supporter la responsabilité d'un choix de route malencontreux.

Il n'était pas rare, en effet, que les compagnies se dédouaient de la responsabilité des naufrages sur les capitaines à l'origine des mauvaises décisions. Ainsi, en 1873, l'*Atlantic* de la White Star Line avait fait naufrage au large de Halifax, vers où il s'était dérouteré par crainte d'un manque de charbon pour atteindre New

²³¹ Rapport du CA à l'AG de 1895 (1997 004 5209 AFL).

York. Cette décision du capitaine, qui avait fait le choix d'entrer dans des eaux qu'il ne connaissait pas, par mauvais temps, et avait heurté des rochers, lui fut reprochée, et les centaines de morts lui furent ainsi reprochées. À l'inverse, la White Star Line, qui avait un temps été accusée du drame pour ne pas avoir fourni assez de charbon au navire, fut finalement blanchie rapidement²³².

On comprend aisément, de fait, que les administrateurs de la Transat aient ici insisté sur la liberté laissée aux capitaines, se contentant de « recommandations », tout en insistant sur les grands bénéfices de ces itinéraires « les plus rationnels ». De la même manière, des primes incitatives étaient régulièrement allouées aux capitaines si leur navire arrivait intact au port : un capitaine irréprochable pouvait espérer doubler son salaire annuel avec celles-ci. La lettre systématiquement envoyée par la White Star Line à ses capitaines en début de traversée est en la matière assez parlante :

« Cher monsieur, en plaçant temporairement le navire XXX sous votre commandement, nous désirons attirer votre attention sur les règles de la compagnie en matière de sécurité et d'efficacité de la navigation de ses navires, et aussi vous rappeler de la plus insistante des manières l'importance vitale [...] d'exercer la plus grande précaution dans le maniement des navires [...] au-dessus de toute considération.

[...] Nous demandons votre coopération pour obtenir ces résultats satisfaisants [en matière de sécurité] qui ne peuvent être obtenus que par un soin et une prudence permanents, que ce soit en présence de danger ou quand son absence pourrait créer un faux sentiment de sécurité ; là où il n'y a pas de péril apparent réside souvent le plus grand des dangers, une phrase qui s'est bien souvent révélée exacte²³³. »

Les dispositions du conseil d'administration arrivaient dans un contexte particulier et troublé pour la compagnie : plusieurs naufrages – fort heureusement sans pertes humaines – venaient en effet de survenir, comme l'indique également le rapport :

« Dans l'exercice dernier, la Compagnie a malheureusement éprouvé des pertes sensibles sur son matériel, mais nous devons nous féliciter de

²³² ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 58.

²³³ Lettre citée dans BEHE, G., *On Board RMS Titanic, op. cit.*, p. 29-30.

n'avoir pas à enregistrer d'accidents de personnes. Les navires côtiers *La Vendée* en 1888 et *La Valette* en 1889 ont été perdus par suite d'échouages [sic]. Le paquebot *Charles-Quint* a coulé à la suite d'un abordage avec la *Ville-de-Brest* sur les côtes de Tunisie. Enfin, dernièrement, le *Château-Margaux* [...] a sombré après avoir été abordé par le navire anglais *Manora*.

[...] Il serait urgent qu'une entente intervint [sic] le plus tôt possible entre toutes les nations, pour réviser le règlement destiné à éviter les abordages et en rendre l'application aussi facile que possible²³⁴. »

Ainsi, les abordages entre navires étaient le danger le plus craint à l'époque, ce qui se conçoit aisément tant ils étaient fréquents. Le manque de communication à distance entre navires était ici une des principales causes : impossible, en effet, de savoir quels navires croisaient à proximité autrement que par la vue. Les temps brumeux pouvaient alors être fatals.

Cela explique que les dispositions mentionnées dans le rapport du CA concernent d'une part les questions de navigation (entretien des compas et des sondes, relevés réguliers, pour établir au mieux la position du navire) et de repérage des obstacles, avec l'affectation de matelots spécialement à cette tâche.

En l'absence de tout moyen permettant de connaître la position d'un obstacle, qu'il s'agisse d'un objet naturel ou d'un autre navire, la présence de vigies s'avérait vitale. Leurs conditions de travail étaient néanmoins précaires, ce qui pose des questions sur leur réelle efficacité. Ainsi, le témoignage de Frederick Fleet, vigie à bord du *Titanic* devenu célèbre pour avoir repéré le premier l'iceberg fatal, est révélateur de ces conditions. Il fut en effet longuement interrogé par les commissions américaine et britannique. Son échange aux États-Unis avec le sénateur William Alden Smith donne ainsi quelques éléments : Fleet expliqua que ses quarts duraient deux heures, parfois portées à deux heures et vingt minutes lorsque l'heure changeait (ce qui était le cas à minuit)²³⁵.

Ce travail de veille était ainsi étalé sur de longues périodes : à bord du *Titanic*, six vigies officiaient en tout, se relayant par groupe de deux toutes les deux heures

²³⁴ Rapport du CA à l'AG de 1895 (1997 004 5209 AFL).

²³⁵ USI, p. 317

(soit deux heures de travail puis quatre heures de repos). Dans ces circonstances, la fiabilité de la veille devait être, surtout en fin de traversée, assez discutable.

« Sénateur SMITH. [...] Vous êtes habitué à évaluer les distances, n'est-ce pas, depuis le nid-de-pie ? Vous êtes là pour regarder en avant et repérer des objets, non ?

Mr. FLEET. Nous ne sommes là-haut que pour rapporter tout ce que nous voyons. [...] Tout ce que nous voyons – un navire, ou quoi que ce soit²³⁶. »

Pour deux hommes cette tâche était vaste : leur rôle était réellement d'être les « yeux du navire », en l'absence de tout dispositif technologique fiable. Dans le cas des vigies du *Titanic*, la présence de TSF les dispensait de guetter les signaux d'autres navires, en partie seulement car bien des navires sans radio étaient susceptibles de vouloir communiquer à un moment ou un autre, d'autant que l'usage de la TSF était alors encore commercial avant tout. Navire moderne, le *Titanic* disposait d'une liaison téléphonique entre la passerelle et le nid-de-pie, ce qui ne dispensait pas les vigies d'utiliser en outre la classique cloche pour signaler les obstacles selon un code précis²³⁷. Malgré tout, la surface à observer était particulièrement vague, comme l'indique un autre extrait du témoignage :

« Sénateur SMITH. Qui a repéré cette masse sombre en premier ; vous ou Lee²³⁸ ?

Mr. FLEET. C'est moi. Je dis que c'est moi, mais je pense qu'il l'a vue juste en même temps que moi.

Sénateur SMITH. Vous regardiez tous les deux vers l'avant ?

Mr. FLEET. Nous observions toute la région, tout autour²³⁹. »

De plus, les conditions de surveillance n'étaient pas idéales : le nid-de-pie était en effet un endroit en haute altitude, sur un océan particulièrement froid, qui plus est exposé au vent généré par la vitesse du navire : la visibilité pouvait donc y être particulièrement mauvaise : rien ne protégeait les vigies à l'exception d'écrans de toile

²³⁶ USI, p. 318.

²³⁷ Le nombre de coups de cloche indiquait si l'obstacle se trouvait à bâbord, tribord, ou droit devant, permettant aux officiers de la passerelle de savoir dans quelle direction observer pour préparer leur réponse. Le téléphone n'intervenait qu'ensuite, pour préciser si besoin la nature de l'obstacle.

²³⁸ Reginald Lee était le deuxième veilleur de quart à ce moment-là.

²³⁹ USI, p. 321-322

situés derrière eux, et Fleet signala qu'il n'avait pas disposé de jumelles durant cette traversée²⁴⁰.

Cette absence de jumelles suscita de grands débats qui continuent encore, occasionnellement, à alimenter la presse en mal de sensationnel. Fleet déclara en effet que des jumelles lui auraient permis de voir l'iceberg à temps, ce qui conduisit à de nombreux questionnements sur l'usage judicieux ou non qui pouvait être fait de ces instruments. La plupart des officiers et capitaines interrogés, qu'ils soient à la White Star Line ou dans d'autres compagnies (des capitaines de la Leyland Line, de la Canadian Pacific et de la Dominion Line se prononcèrent également sur le sujet durant l'enquête britannique) tombèrent d'accord pour dire que les vigies n'avaient pas à utiliser de jumelles, qui restreignaient leur champ de vision : celles-ci ont pour but de permettre d'identifier l'objet, mais pas de le repérer ; or, l'identification reste la tâche de la passerelle, les vigies ne devant que repérer d'éventuels obstacles²⁴¹.

Il est à noter que la possession ou non de jumelles ne dépendait vraisemblablement pas des compagnies : ainsi, au sein de la White Star Line, Fleet avait par le passé bénéficié de jumelles lorsqu'il servait sur l'*Oceanic* tandis que son collègue, Lee, n'en avait pas à bord de l'*Olympic*²⁴². Si les pratiques de la White Star en la matière ont fait l'objet d'une grande attention suite au naufrage, celles des deux autres compagnies sont inconnues, si tant est qu'il y ait eu règle uniforme à ce sujet.

Toutes ces dispositions pour lutter contre l'isolement restaient donc précaires : en l'absence de télécommunications, seuls les signaux optiques pouvaient avoir un effet. Doubler la veille ou encore la rigueur des mesures de position pouvait aider, mais impliquait malgré tout de pouvoir se trouver à distance suffisante d'un autre navire pour communiquer ou compter sur de l'aide. De même, les demandes de déroutage pour retrouver un navire disparu ou se porter assistance, comme l'indiquait

²⁴⁰ USI, p. 323.

²⁴¹ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op. cit.*, p. 288-290. L'appendice C de l'ouvrage est consacré aux questions relatives à ces jumelles et fortement référencé sur la base des commissions d'enquêtes.

²⁴² *Idem*.

le rapport du CA de la Compagnie générale transatlantique²⁴³, ou comme ce fut fait après la disparition du *Naronic*²⁴⁴, reposaient sur des positions souvent imprécises.

Calculer une position est en effet un exercice difficile qui, à cette époque, reposait sur des instruments parfois peu fiables. Ainsi, lorsqu'il dut calculer la position du *Titanic* durant son naufrage, l'officier Boxhall, pourtant reconnu pour ses qualités en la matière, se trompa de plusieurs kilomètres. Si l'on prend également en compte le fait que chaque navire avait un système d'heures qui lui était propre²⁴⁵, il pouvait être particulièrement difficile pour deux navires de se retrouver en mer sans radio.

L'introduction de la TSF ne mit pas totalement fin à ces problèmes, car elle se fit de manière très lente et que, plus de dix ans après l'installation de la radio sur les premiers paquebots, bien des navires de petite ampleur n'avaient toujours pas leur propre installation. Ainsi, même un paquebot disposant du meilleur équipement devait malgré tout continuer à prendre en compte ces techniques anciennes de veille optique et d'usage de routes fréquentées à titre de précaution.

Pour les compagnies maritimes, l'isolement posait par ailleurs un autre problème : il obligeait leurs passagers les plus riches et puissants à se couper du monde, et donc de leurs affaires, ce qui pouvait dans certains cas leur porter préjudice. Avant même l'introduction de la télégraphie sans fil, la perspective de trouver un moyen de communiquer depuis la mer intéressait les compagnies, comme en témoigne une étonnante expérience menée par la Compagnie générale transatlantique, d'après son rapport du conseil d'administration de l'année 1899 :

« Il est intéressant de vous signaler une expérience que nous faisons depuis quelques temps déjà ; nous voulons vous parler de notre service de pigeons voyageurs. Par suite d'une entente entre propriétaires de plusieurs colombiers, nos paquebots emportent, à chaque départ, des pigeons bien entraînés qui sont lâchés à une certaine distance des côtes, tant à l'aller qu'au retour ; ce qui permet à nos passagers et à nos équipages d'établir des communications avec la terre. Nous procurons ainsi une distraction et une satisfaction à nos passagers, qui sont heureux de pouvoir donner de leurs

²⁴³ Rapport du CA à l'AG de 1889 (1997 004 5209 AFL).

²⁴⁴ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, p. 55.

²⁴⁵ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op. cit.*, p. 290.

nouvelles à leurs parents et amis ; les différents ministères intéressés suivent nos expériences et nous espérons, du reste, avoir bientôt une autorisation permanente de l'administration des Postes pour l'organisation définitive de ce service²⁴⁶. »

Cette tentative d'innovation n'est pas mentionnée dans les rapports plus récents, et les archives de cette époque sont trop parcellaires pour que l'on puisse déterminer si l'expérimentation se poursuivait : le cas échéant, il ne semble pas que la compagnie ait cherché à en garder la trace pour la postérité. L'initiative est pourtant révélatrice du but alors recherché par la compagnie : permettre aux passagers de garder, autant que possible, contact avec la terre ferme.

En effet, il semble peu probable que des pigeons aient pu rejoindre un navire en mer ou, plus ardu encore, porter des messages à d'autres navires ; aussi le seul objet de la pratique était-il de permettre aux passagers d'envoyer un dernier message à leurs proches avant d'être trop loin des côtes, ou au contraire d'informer de leur arrivée. Dans tous les cas, il est vraisemblable que, le nombre de volatiles étant limité, ces messages devaient être facturés particulièrement cher. En envoyer pouvait donc servir à montrer sa richesse, comme par la suite l'envoi de télégrammes le fut également.

L'essai peut, bien entendu, prêter à rire : ici, nulle recherche de sécurité dans ce désir de contact. Il montre néanmoins que la compagnie s'engageait dans la recherche de modes de communication à distance, au moment où ceux-ci s'apprêtaient à se faire plus fréquents en mer. C'est en effet à la même époque que des appareils de télégraphie sans fil furent installés sur les navires, dans un but commercial en premier lieu.

4.22 De l'outil commercial au dispositif sauveur de vies : les années 1900

L'introduction de la télégraphie sans fil à bord des paquebots se fit avant tout dans un but commercial : à l'instar des pigeons voyageurs de la Transat, il s'agissait de fournir aux passagers un atout supplémentaire. En cela, la radio put, à ses origines,

²⁴⁶ Rapport du CA à l'AG de 1899 (1997 004 5209 AFL).

apparaître comme une sorte de « gadget » destiné aux passagers fortunés. La chose ne dura pas, néanmoins.

4. 221 Une lente mise en place

Le premier paquebot équipé de T.S.F. fut le *Saint Paul*, en novembre 1899²⁴⁷. Cependant, c'est surtout l'équipement du *Kaiser Wilhelm der Grosse*, l'année suivante, qui commença à attirer l'attention sur cette technologie²⁴⁸. En effet, ce navire était le premier paquebot allemand à récolter un grand prestige sur la scène internationale, remportant des records de vitesse et s'illustrant symboliquement en étant le tout premier paquebot à porter quatre cheminées, donnant naissance à une mode qui dura jusqu'à la guerre. Peu à peu, les compagnies introduisirent donc cette technologie.

Au sein de la Cunard Line, le rapport du conseil d'administration du 28 mars 1901 mentionna pour la première fois la télégraphie sans fil, de façon assez brève :

« Des rapports du superintendant général et du superintendant mécanicien concernant la pertinence d'installer sur certains navires de la compagnie des appareils de télégraphie sans fil ont été lus, et l'étude du sujet a été reportée²⁴⁹. »

Le 8 mai suivant, de nouvelles étapes avaient été franchies avec une prise de contact avec la société Marconi, chargée de fournir les appareils et les opérateurs radio :

« Une lettre de la Marconi Wireless Telegraphy Co. posant les termes sur lesquels ils sont prêts à installer et faire fonctionner leur système de télégraphie sans fil sur les navires de la compagnie a été lue et communiquée au directeur général, au superintendant général et au superintendant mécanicien pour mettre en place, si possible, un essai du système sur un de nos navires²⁵⁰. »

²⁴⁷ HUURDEMAN, A.A., *The Worldwide History of Telecommunications*, John Wiley and Sons, 2003, p. 282.

²⁴⁸ *Idem.*

²⁴⁹ D42.B1.5 (LPU), p. 135-136.

²⁵⁰ D42.B1.5 (LPU), p. 141.

Finalement, le rapport du 11 septembre 1901 indiquait l'expérimentation de cette technologie sur deux navires de la compagnie, l'*Etruria* et l'*Umbria*²⁵¹. Ce choix, qui n'est pas détaillé, pose certaines questions : les deux navires en question avaient été les plus prestigieux de la compagnie, lors de leur mise en service en 1884 et 1885, mais ils étaient depuis dépassés par le *Campania* et le *Lucania*, du début des années 1890. En 1901, l'*Umbria* et l'*Etruria* étaient encore de bons navires, mais en fin de carrière, et n'avaient que quelques années devant eux. Il est probable qu'ils aient été choisis en premier lieu pour que l'essai se déroule sur des navires qui ne soient pas en tête d'affiche, en cas d'échec.

Les rapports du conseil ne reviennent pas sur cette expérience, qui fut vraisemblablement un succès. En effet, en mai 1904, la télégraphie sans fil fut à nouveau mentionnée par le conseil, cette fois-ci dans le cadre d'un accord avec Marconi pour l'installation et la maintenance d'appareils sur trois navires : le *Pannonia*, le *Slavonia* et l'*Ultonia*²⁵². Ce choix semble plus étonnant : les trois navires desservaient en effet la ligne de Trieste à New York, et ne transportaient que peu de passagers de première classe. L'usage de la radio dans un but commercial était donc limité, et il semble étonnant que d'autres navires n'aient pas été équipés en priorité.

Il est cependant possible que d'autres navires aient été équipés sans que le conseil ne le mentionne dans ses rapports ; en effet, celui du 1^{er} juin 1905 fait mention d'un accord, non plus pour « l'installation et la maintenance » mais seulement pour la maintenance de la radio sur plusieurs navires : « *Lucania, Campana, Caronia, Umbria, Etruria, Ivernia, Saxonia et Carpathia*²⁵³. » Deux navires de la liste, l'*Etruria* et l'*Umbria*, ayant été l'objet des premiers tests en 1901, il est possible que les autres navires, récents et/ou de premier plan sur l'Atlantique Nord, aient été équipés dans l'intervalle.

Du côté de la Compagnie générale transatlantique, la première mention de la T.S.F. dans les rapports du conseil d'administration survint en 1905, dans le rapport concernant l'année 1904. Cette année fut une année charnière pour la compagnie, puisqu'elle marqua l'éviction du président grabataire, Eugène Pereire, par une

²⁵¹ D42.B1.5 (LPU), p. 155.

²⁵² D42.B1.6 (LPU), p. 136.

²⁵³ D42.B1.6 (LPU), p. 250.

nouvelle équipe menée par l'industriel Jules Charles-Roux, chargé de moderniser la compagnie. Or, un paragraphe du rapport, ayant trait à la ligne transatlantique, fait écho à cette modernisation :

« Diverses améliorations ont été introduites, telles que l'embarquement d'orchestres sur *La Lorraine*, *La Savoie* et *La Touraine*, la création de bibliothèques gratuites, l'organisation d'un service de télégraphie sans fil. Il faut donc espérer que notre clientèle de passagers de cabines se développera encore²⁵⁴. »

La Lorraine et *La Savoie* étaient les paquebots les plus récents de l'entreprise, mis en service en 1900 et 1901, tandis que *La Touraine* était également son navire amiral durant toute la décennie des années 1890. La technologie a donc pour but de toucher la clientèle fortunée et prestigieuse de l'Atlantique Nord, et est véritablement perçue comme un objet de luxe, mise en parallèle avec les orchestres et bibliothèques.

Le rapport de 1910, faisant état des progrès réalisés l'année précédente, reprend également cette thématique concernant les deux principaux navires de la ligne des Antilles et du Mexique :

« L'installation de la télégraphie sans fil a été faite sur plusieurs de nos paquebots. C'est ainsi que *La Navarre* et *La Champagne* ont été équipées ; sur ces navires, comme sur ceux de la ligne de New-York, le service de communication à longue distance permet d'envoyer des nouvelles sans interruption, soit par le poste d'Irlande, soit par le poste du Canada, et de publier à bord tous les jours un journal très apprécié des passagers²⁵⁵. »

En 1911, un autre rapport introduit la notion de sécurité en la matière :

« Les installations de télégraphie sans fil à bord de nos navires ont été poursuivies : c'est ainsi que *Espagne*, *Charles-Roux*, *Carthage*, *Niagara*, *Floride*, *Caroline*, *Saint-Laurent*, *Hudson*, *Californie*, *Louisiane*, *Québec*, *Montréal*, *Abd-el-Kader*, *Virginie*, *Mexico*, *Ville d'Alger*, *Maréchal Bugeaud* et *Duc de Bragance* ont été équipés ou vont l'être, ce qui porte à vingt-neuf le nombre de navires avec ces installations qui, nous en sommes persuadés, constituent la meilleure mesure pour la sécurité de la navigation²⁵⁶. »

²⁵⁴ Rapport du CA à l'AG de 1905 (1997 004 5209 AFL).

²⁵⁵ Rapport du CA à l'AG de 1910 (1997 004 5210 AFL).

²⁵⁶ Rapport du CA à l'AG de 1911 (1997 004 5210 AFL).

Tous les navires ici mentionnés servaient en effet sur des lignes secondaires : leur équipement marque donc bien une deuxième étape de cette mise en place aux yeux de la Transat : désormais, il ne s'agissait plus seulement de distraire les passagers, mais bien d'assurer leur sécurité et celle des équipages. Comme on le verra, le naufrage du *Republic* venait de marquer les esprits.

L'année suivante, le rapport allait jusqu'à mentionner des mesures officielles :

« Les installations de télégraphie sans fil ont été encore étendues pendant l'année 1911. Des lois dans différents pays desservis par nos navires ont rendu obligatoire l'usage de la télégraphie sans fil. De plus, estimant que ces installations présentent les plus grands avantages, à la fois pour la navigation et la sécurité de nos voyageurs, nous avons fait placer des appareils sur quelques-uns de nos paquebots qui n'en étaient pas encore munis. C'est ainsi qu'actuellement, 34 navires sont équipés. Il faut ajouter que ces appareils fonctionnent à notre entière satisfaction et que les services rendus sont constants et indiscutables²⁵⁷. »

Le rapport reste peu précis. Dans la mesure où il a été rédigé deux mois après le naufrage du *Titanic*, il est possible qu'il fasse suite à la prise de conscience engendrée par le drame. Dans tous les cas, il apparaît clairement que, dix ans après les débuts de la technologie, la T.S.F. était bien perçue comme un outil de navigation. Néanmoins, il fallut attendre 1916 pour que l'intégralité de la flotte de la compagnie soit équipée de ces dispositifs²⁵⁸. Le rôle de la guerre fut certainement déterminant ici : les risques de torpillages et de heurts de mines rendaient en effet les appels de détresse particulièrement vitaux...

Le cas de la White Star Line, enfin, reste peu documenté au vu du grand manque d'archives. Néanmoins, une brochure retrouvée dans les archives de l'association French Lines et contenant une liste des navires équipés de T.S.F. en 1907 permet d'avoir une idée de la politique de la compagnie en la matière²⁵⁹. La Cunard Line était alors la première compagnie en nombre de navires équipés (quatorze au

²⁵⁷ Rapport du CA à l'AG de 1912 (1997 004 5210 AFL).

²⁵⁸ Rapport du CA à l'AG de 1917 (1997 004 5210 AFL).

²⁵⁹ 2003 003 0001-6 (AFL).

total²⁶⁰) ; la White Star arrivait troisième, avec dix navires, juste derrière l'allemande Hamburg America Line (HAPAG) avec ses onze navires équipés²⁶¹. La Compagnie générale transatlantique comptait pour sa part six navires équipés à cette date²⁶².

Les navires de la White Star alors équipés étaient *l'Adriatic*, *l'Arabic*, le *Baltic*, le *Cedric*, le *Celtic*, le *Cymric*, le *Majestic*, *l'Oceanic*, le *Republic* et le *Teutonic*²⁶³. Ils peuvent être répartis en plusieurs groupes : le *Teutonic*, le *Majestic*, *l'Oceanic* et *l'Adriatic* assuraient alors le service de la ligne Southampton, Cherbourg, Queenstown et New York, formant le service express de l'entreprise, le plus prestigieux. Formant le deuxième groupe, *l'Arabic*, le *Cedric*, le *Celtic* et le *Baltic* assuraient le service lent au départ de Liverpool pour New York *via* Queenstown. Bien que moins prestigieux car moins rapide, ce service restait apprécié des passagers et les navires assuraient un bon confort. Ces deux groupes formaient donc un choix logique en vue de l'équipement des navires prestigieux par la T.S.F. Enfin, le *Cymric* et le *Republic* assuraient la ligne de Liverpool à Boston, le second servant également en direction de la Méditerranée.

En revanche, aucun des cargos de la compagnie n'était équipé de T.S.F., de même que les navires desservant l'Australie et la Nouvelle Zélande, ainsi que le *Canopic*, le *Cretic* et le *Romanic* de la ligne Méditerranéenne. Il semble donc clair qu'en 1907, la politique de la White Star en matière de télégraphie sans fil était avant tout destinée à satisfaire ses passagers.

4.222 Un outil avant tout destiné au public

La présence de télégraphie sans fil à bord permit aux passagers de rompre avec leur isolement. Il était désormais possible de contacter des proches, de suivre l'évolution de ses affaires ou même de préparer son arrivée à terre. Cependant, l'usage de la télégraphie sans fil en tant qu'outil permettant de satisfaire les passagers s'incarnait également, pour la compagnie, dans la préparation de journaux d'information à bord.

²⁶⁰ *Campania, Carpathia, Carmania, Caronia, Etruria, Ivernia, Lucania, Lusitania, Mauretania* [mal orthographié en *Mauritania*], *Pannonia, Saxonia, Slavonia, Ultonia, Umbria*.

²⁶¹ 2003 003 0001-6 (AFL).

²⁶² *La Provence, La Savoie, La Lorraine, La Touraine, La Bretagne, La Gascogne*, les six navires desservant alors la ligne Le Havre – New York.

²⁶³ 2003 003 0001-6 (AFL).

Il semble que la technique remonte au tout premier paquebot équipé de T.S.F. : en effet, le *Saint Paul* put publier en novembre 1899 un numéro de son *Transatlantic Times*, mais il s'agissait d'une expérience unique, vraisemblablement pour célébrer l'événement²⁶⁴. C'est néanmoins en 1904 qu'apparut pour la première fois un journal régulier d'information, le *Cunard Bulletin*, à bord du *Campania*²⁶⁵.

Deux ans plus tard, un article de presse revenait en détail sur cette innovation :

« Le marteau iconoclaste du progrès scientifique a détruit un autre idéal de l'homme à la recherche de solitude qui, jusqu'à récemment, pouvait « fuir la folie de la foule » et s'isoler des caprices du monde pour quelques jours sur l'Atlantique [...].

Ce lieu de repos mental n'existe plus désormais, car il a été envahi par la télégraphie sans fil de Marconi de façon à ce qu'un transatlantique reste constamment en contact avec les bourses, l'Associated Press et les affaires mondiales en général. [...] C'est la Cunard Steamship Company qui a inauguré le premier journal quotidien imprimé à bord d'un navire. Le S.S. *Etruria* de cette compagnie [...] a été choisi pour l'expérience, et un compte rendu des actualités, estimable bien que court, a été imprimé en une brochure de quatre pages nommée *Cunard Bulletin*.

Ce service fut si populaire que des journaux similaires sont apparus sur d'autres navires de cette compagnie, bien que fortement améliorés, et le journal a été agrandi, et désormais les plus importants navires de la compagnie publient un journal de vingt-deux pages joliment présenté, contenant les dernières nouvelles, des illustrations et des publicités²⁶⁶. »

Ces journaux ont donc rapidement évolué pour se rapprocher de ceux qui se diffusaient à terre : on y retrouvait les formats classiques de la presse, des publicités, mais également des jeux, des informations sur la vie à bord, les actualités... Une partie était souvent préparée à l'avance, contenant tout ce qui n'était pas « périssable » : publicité, jeux, articles littéraires... Quant aux actualités, cotes boursières et autres potins du bord, l'ensemble était ajouté avant publication par les soins de l'imprimerie

²⁶⁴ BAKER, W.J., *A History of the Marconi Company, 1874-1965*, Routledge, 2013, p. 102.

²⁶⁵ *Idem*.

²⁶⁶ QUIRK, N. J., « *Floating Cities and their News Service – The Print-Shop on the Sea* », *The Island Printer*, Vol. 38, N°3, décembre, 1906. Article retranscrit sur le site des archives Gjenvick-Gjonvick au lien suivant : <http://www.gjenvick.com/VintageMagazines/Maritime/1907-FloatingCitiesAndTheirNewsService.html>

du bord. Souvent conservés par les passagers après la traversée, ces journaux formaient un souvenir très prisé.

Néanmoins, les archives de la Cunard à l'Université de Liverpool ne semblent pas en contenir sur la période étudiée. On retrouve en revanche quelques éditions de journaux plus tardifs comme le *Cunard News* (numéros publiés entre 1958 et 1963), *The Crows Nest* (1960), le *New Cunard* (1968) et le *Cunarder* (1974-1975)²⁶⁷. Une étude détaillée des publications du début du XX^e siècle impliquerait donc plus certainement de passer par des collectionneurs particuliers.

La Compagnie générale transatlantique eut, elle aussi, rapidement recours à ce service. Ainsi, le rapport du conseil d'administration de 1906, année de mise en service de *La Provence*, s'attarda sur les dispositions nouvelles de ce navire :

« Comme vous l'avez appris certainement, La Provence est un paquebot particulièrement réussi à tous les points de vue ; ses aménagements offrent un luxe et un confort encore sans précédent, avec orchestre, bibliothèques, salle de gymnastique, ascenseur, café terrasse, etc. ; la télégraphie sans fil y est installée et permet non seulement les communications fréquentes avec la terre et les autres paquebots, mais aussi la publication à bord d'un journal quotidien d'informations, etc. ; enfin, sa vitesse la place parmi les cinq paquebots transatlantiques les plus rapides du monde entier²⁶⁸. »

Ce journal, *L'Atlantique* (ou *Journal de l'Atlantique*), devint rapidement un service proposé sur tous les grands transatlantiques de la Transat, jusqu'à être une véritable institution. Contrairement aux journaux de la Cunard, peu conservés, de très nombreux numéros de *L'Atlantique* sont disponibles dans les fonds de l'Association French Lines : quelques numéros originaux publiés en 1906 et 1907 ont ainsi été conservés de façon parcellaire²⁶⁹, mais surtout, plus d'une centaine de cotes conservent la plupart des numéros publiés entre le début des années 1920 et 1970²⁷⁰. Contenant des éditions classiques de la ligne de l'Atlantique Nord et de celles des Antilles, elles contiennent également des numéros spéciaux portant sur diverses

²⁶⁷ D371/5/3 (LPU).

²⁶⁸ Rapport du CA à l'AG de 1906 (1997 004 5209 AFL).

²⁶⁹ 1997 004 6822 et 1997 004 6823 (AFL).

²⁷⁰ 1997 004 5401 à 1997 004 5531 (AFL).

thématiques : les croisières, l'art moderne... Ces cotes pourraient permettre, à terme, une étude plus large de cette forme de presse.

Le journal de la « Transat » était particulièrement réputé : ainsi, le *Wairarapa Daily Times*, journal néo-zélandais, en faisait l'éloge dans un article de 1910 consacré à la presse en mer :

« Le *Journal de l'Atlantique* est une production particulièrement artistique, publiée à bord du S.S. *La Provence*, de la Compagnie générale transatlantique. Il comporte plus de pages que le *Cunard Bulletin*, et chaque numéro est bien illustré, les nouvelles étant publiées à la fois en français et en anglais²⁷¹. »

Cette publication bilingue, qui s'appliquait également aux autres documents proposés aux passagers (listes de passagers, brochures présentant les services du bord) tranchait avec la pratique britannique : là où ces dernières compagnies reposaient avant tout sur une clientèle anglophone, comptant sur la capacité d'adaptation des passagers étrangers, la compagnie française ne pouvait, pour sa part, pas faire sans les passagers britanniques et américains, la clientèle française n'étant pas suffisante à la rentabilité de son exploitation. Le même problème se posait d'ailleurs pour les compagnies allemandes.

Celles-ci sont également mentionnées dans le dernier paragraphe de l'article du *Wairarapa Daily Times*, après un long détail des services proposés par la Cunard Line, puis quelques mots sur la Transat :

« Le quotidien du S.S. *Kaiser Wilhelm II* comporte vingt-quatre pages, et il a tant de publicités qu'il peut être distribué gratuitement aux passagers et permettre malgré tout à la Norddeutscher Lloyd de dégager un profit. On y trouve des illustrations humoristiques, et une page de jeux permet bien des distractions durant le voyage. Le journal de la Hamburg-América Line est une feuille de seize pages. Il est imprimé en partie en allemand, en partie en anglais, et contient un feuilleton rédigé par un auteur populaire. L'*Express Mail*, publié à bord du transatlantique *Empress of Ireland* de la Canadian-Pacific, est pour le moins élégant. Il contient douze pages renfermées par une

²⁷¹ « *Published in Mid-Ocean ; Atlantic Daily Papers* », *Wairarapa Daily Times*, Volume LXII, N° 9727, 14 juillet 1910, p. 2. Consulté sur *Papers Past* : <http://paperspast.natlib.govt.nz/cgi-bin/paperspast?a=d&d=WDT19100714.2.3>

charmante couverture dorée, avec une présentation emblématique imprimée avec de riches couleurs²⁷². »

On découvre ainsi à bord de ces navires l'introduction de techniques innovantes pour l'époque : bien avant son introduction dans la presse quotidienne à terre, le format gratuit financé par la publicité s'imposait ainsi sur les navires de la Norddeutscher Lloyd. L'article ne mentionne néanmoins pas un seul instant la White Star Line, chose d'autant plus étonnante que cette compagnie était bien implantée en Nouvelle-Zélande. En effet, il semble que celle-ci soit restée très en retrait en la matière.

Le caractère parcellaire des archives de la compagnie empêche, une fois encore, de connaître le détail de sa politique en la matière. Il fut souvent mentionné qu'un journal quotidien était publié à bord du *Titanic*, nommé *Atlantic Daily Bulletin*²⁷³. La façon dont il pouvait se présenter laisse néanmoins une grande place à la spéculation : l'imprimerie du bord était alors de petite taille, proche des offices, et servait à la confection des menus. Il semble improbable qu'un journal ait pu y être édité. Il a parfois été envisagé que les informations aient pu être disposées sur un panneau d'affichage dans le fumoir de première classe mais, ici encore, aucun élément probant, qu'il s'agisse d'un témoignage ou d'une photographie, ne permet de l'attester.

Il apparaît néanmoins qu'à partir de l'été 1912, la compagnie commença à éditer son propre journal dans un format approchant de ceux des compagnies rivales : l'*Ocean Times*, dont nombre d'exemplaires datant des années 1920 sont régulièrement vendus aux enchères. Néanmoins, les archives consultées n'en contenaient pas.

Dans tous les cas, si la Cunard et la Compagnie générale transatlantique s'appliquèrent très tôt à produire des journaux de qualité pour tirer profit au maximum de la télégraphie sans fil, la White Star Line mit plus de temps à s'y atteler. En l'absence d'archives d'époque sur le sujet, il est malheureusement impossible de connaître les raisons de ce choix.

²⁷² *Idem.*

²⁷³ BEVERIDGE, B., *op. cit.*, t. 1, p. 593.

Il est en revanche un point sur lequel les trois compagnies profitèrent de la télégraphie sans fil, en permettant à leurs passagers de communiquer, contre un fort coût, avec la terre. Les opérateurs radio avaient en effet un statut particulier : ils n'étaient pas employés par la compagnie maritime, mais par l'entreprise qui fournissait matériel et personnel, généralement la société Marconi, comme en témoignent les accords mentionnés par le conseil d'administration de la Cunard²⁷⁴, ou encore le statut des opérateurs radio du *Titanic*, Jack Phillips et Harold Bride, souligné par l'enquête suivant le naufrage²⁷⁵. En France, une brochure conservée dans les archives French Lines donne à penser que cette activité était gérée par la Compagnie française maritime et coloniale de télégraphie sans fil²⁷⁶, opérant avec le système Marconi également : il s'agissait d'une filiale de l'entreprise britannique.

Envoyer un message avait un but utilitaire, bien entendu, mais il s'agissait également d'un signe extérieur de richesse : les messages étaient en effet particulièrement coûteux, et payés selon leur longueur. Pouvoir se permettre d'envoyer des banalités était donc un moyen d'afficher sa fortune. La brochure de la Compagnie française maritime et coloniale de T.S.F. établissait ainsi à 7 francs 60 le message de douze mots, facturant 65 centimes les mots en plus, en 1907²⁷⁷. La somme peut sembler faible, mais 7,60 francs de 1907 équivalaient à 29,40 € de 2015, et les mots supplémentaires coûtaient, de fait, l'équivalent de plus de deux euros²⁷⁸. Ces tarifs représentaient le minimum : un envoi vers la station de Cape Race, à Terre-Neuve, coûtait ainsi 15 francs pour dix mots, avec un franc par mot supplémentaire ; pour Cape Sable ou Sable Island, en Floride, le tarif montait jusqu'à 21 francs les dix mots (soit l'équivalent d'une centaine d'euros)²⁷⁹.

Les communications pouvaient s'établir avec la terre, mais également entre navires : chaque jour, un panneau d'affichage et le *Journal de l'Atlantique* informaient en effet les passagers des navires avec lesquels le paquebot serait en contact. Un

²⁷⁴ D42.B1.6 (LPU), p. 250.

²⁷⁵ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, op. cit., p. 47-48.

²⁷⁶ 2003 003 0001-6 (AFL).

²⁷⁷ *Idem*.

²⁷⁸ Calcul réalisé à l'aide du convertisseur en ligne de l'Insee : <http://www.insee.fr/fr/service/reviser/calcul-pouvoir-achat.asp>

²⁷⁹ 2003 003 0001-6 (AFL).

passager pouvait ainsi contacter un proche se trouvant sur un paquebot voisin, disposition particulièrement appréciée²⁸⁰.

Il est vraisemblable, la compagnie française étant filiale de la Marconi, que les tarifs et services proposés sur les navires britanniques étaient proches. Ainsi, en 1907 et pour encore quelques années, la télégraphie sans fil était avant tout perçue comme un moyen, souvent lucratif, d'améliorer le quotidien des passagers. De fait, les opérateurs, qui devaient parfois travailler seuls ou, dans le meilleur des cas, en binôme leur permettant de se relayer, étaient souvent surchargés de travail et privilégiaient alors les messages privés à ceux relatifs à la navigation, moins rentables. Cela ne fut pas sans conséquences, comme on le verra²⁸¹.

4.223 Le naufrage du Republic : quand la radio sauve des vies

L'usage de la T.S.F. en mer comme outil permettant d'appeler et d'apporter des secours apparut avec la technologie. Ainsi, dès janvier 1903, un brise-glace russe, le *Yermak*, pouvait-il porter secours à des pêcheurs appelant à l'aide en mer Baltique²⁸². Néanmoins, ces incidents furent longtemps suffisamment mineurs pour ne pas intéresser outre mesure la presse, ni même pour hâter l'équipement des navires, comme cela s'est vu plus haut.

Il fallut en effet que ce rôle se distinguât sur un gros paquebot de l'Atlantique Nord pour que la prise de conscience touche plus largement les mentalités. Ce navire fut le *Republic*, en 1903. Construit pour la Dominion Line sous le nom de *Columbus*, le *Republic* avait été récupéré par la White Star la même année, et affecté d'abord à la ligne Méditerranéenne, puis à celle de Liverpool à Boston (et occasionnellement New York). En janvier 1909, il se trouvait en route pour Gibraltar et la Méditerranée lorsqu'il fut heurté par le paquebot *Florida*, venu en sens inverse. Le navire commença

²⁸⁰ *Idem.*

²⁸¹ Cf 4.231.

²⁸² HUURDEMAN, A.A., *op. cit.*, p. 282.

rapidement à sombrer, mais ses cloisons étanches limitèrent dans un premier temps la vitesse du naufrage²⁸³.

Jack Binns, unique opérateur radio du navire, eut un rôle déterminant durant le naufrage : il parvint en effet à émettre le signal de détresse de l'époque, « C.Q.D²⁸⁴. » durant la quarantaine d'heures que dura le naufrage, permettant à plusieurs navires, notamment le *Baltic*, de venir au secours des naufragés²⁸⁵. Seules cinq personnes trouvèrent la mort dans le naufrage, toutes tuées par la violente collision initiale. Binns fut ainsi très fortement célébré suite au drame, et témoigna en exclusivité pour le *New York Times*²⁸⁶. Après avoir évoqué la collision, qui endommagea en partie les cloisons de sa cabine, il raconta son intervention :

« Cinq minutes après la collision les lumières de tout le navire se coupèrent et nous fûmes tous plongés dans les ténèbres. J'essayai de me frayer un chemin jusqu'à la passerelle pour dire au capitaine que mes appareils étaient intacts, mais étant incapable de traverser les débris, je retournai à ma cabine en ruine. [...] La portée de notre station était grandement handicapée, mais les accumulateurs étaient en bon état, et j'ai aussitôt envoyé un CQD, qui annonçait aux navires environnants dans quel péril nous nous trouvions²⁸⁷. »

Cette prise de décision spontanée, hors de la hiérarchie du navire, n'est pas étonnante en soi. Binns expliqua en effet trois ans plus tard, lors de son audition par la commission d'enquête américaine sur le naufrage du *Titanic*, qu'à bord d'un navire, l'opérateur radio doit souvent faire preuve d'initiative par la force des choses :

« Dans les textes, l'opérateur est sous les ordres du capitaine, à qui il doit obéir en permanence. Il n'y a pas de règle fixée en la matière, et

²⁸³ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, 104-106.

²⁸⁴ « C.Q.D. » est souvent interprété comme une abréviation de « *Come quickly, danger* » ; mais il s'agit en réalité du cumul de deux appels. « C.Q. » était le code utilisé par les opérateurs Marconi pour demander l'attention de toutes les stations ; « D » signifiant pour sa part qu'il s'agissait d'un cas de détresse. D'autres codes étaient ainsi utilisés par les opérateurs de l'entreprise, comme « M.S.G. », pour désigner un message destiné au commandant du navire. Enfin, le « S.O.S. » n'est, là encore, pas une abréviation, mais simplement un code choisi pour sa simplicité en langage morse (trois sons brefs, trois sons longs, trois sons brefs) permettant de le reconnaître immédiatement. Contrairement au « C.Q.D. » utilisé par Marconi, le « S.O.S. » est universel.

²⁸⁵ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, 109-117.

²⁸⁶ BINNS, J.R., « *Binn's Story of Wireless Work* », *The New York Times*, 27 janvier 1909.

²⁸⁷ *Idem*.

l'opérateur, étant en charge d'un appareil que personne d'autre à bord ne comprend, a une grande latitude dans la façon dont il en gère l'utilisation²⁸⁸. »

Les appareils de télégraphie sans fil étaient en effet d'une très grande complexité, nécessitant des connaissances en électronique, en électricité, sans parler de la maîtrise du Morse. Face à cette technologie, récente qui plus est, les commandants souvent âgés et formés à une époque où elle n'existait pas pouvaient se sentir perdus.

Dans son témoignage, particulièrement détaillé et vivant, Binns raconta également comment, au petit jour, il avait aperçu par les cloisons brisées de sa cabine deux cadavres de victimes de la collision, puis comment, durant la journée qui suivit, il continua à assurer la liaison avec les navires proches, malgré le froid et le brouillard qui pénétraient sa cabine²⁸⁹.

Comme la plupart des grands paquebots de l'époque, le *Republic* ne disposait pas d'assez de canots pour tous les passagers : les embarcations devaient avant tout permettre le transbordement jusqu'à d'autres navires. Le *Florida*, navire ayant heurté le *Republic*, était en meilleur état, et les passagers y furent transférés dans un premier temps. Il était toutefois chargé d'émigrants italiens et le trop grand nombre de passagers le mettait en danger²⁹⁰. Aussi l'arrivée du *Baltic* fut-elle providentielle : il fallut cependant de longues heures de recherche dans le brouillard pour que ce dernier trouve le lieu exact, et là encore, les messages échangés furent d'un grand secours.

Le fait de livrer en exclusivité son témoignage au *New York Times* fut pour Binns une occasion de passer à la postérité, et de toucher une somme d'argent non négligeable. La pratique était encouragée par Marconi, et Binns dut s'en expliquer durant la commission d'enquête du naufrage du *Titanic*, les opérateurs Bride (du *Titanic*) et Cottam (du *Carpathia*) ayant fait de même. Binns déclara :

« En approchant de la côte, j'ai reçu des télégrammes de plusieurs journaux me demandant mon récit personnel. J'ai soumis la question au

²⁸⁸ USI, p. 1034.

²⁸⁹ BINNS, J.R., art. cit.

²⁹⁰ Le *Florida* venait en effet d'Italie et la péninsule avait tout récemment été touchée par un important séisme. Une part non négligeable des passagers du *Florida* quittaient l'Italie pour cette raison.

capitaine Sealby [du *Republic*], et lui ai demandé son avis. Il m'a dit que si la White Star Line n'y voyait pas d'objection, il n'en verrait certainement pas. Durant le voyage j'ai aussi reçu un message de la Marconi Co. me demandant de réserver mon récit, si possible, au *New York Times*, du fait de leurs relations amicales avec la Marconi Co., par qui j'étais alors employé.

Je suis arrivé à New York, ai fait mon rapport à la White Star Line, et ai demandé à Mr Franklin [directeur de la White Star à New York] s'il voyait une objection à ce que j'écrive mon propre récit au *New York Times*, ce à quoi il répondit que non²⁹¹. »

Si cette affaire témoigne de l'attention forte que suscita cette affaire (Binns reçut 250 \$, coquette somme à l'époque, pour son témoignage, et aurait pu en espérer le double s'il l'avait fourni la veille²⁹²), elle est également révélatrice de la complexité de la position des opérateurs radio. Servant à bord du navire, Binns était soumis à son capitaine, qui lui-même était redevable à sa compagnie ; néanmoins, il devait également rendre des comptes à Marconi, qui avait ses propres partenariats et intérêts.



Le naufrage du *Republic* photographié depuis l'un des navires venus à son secours. On observe les derniers membres d'équipage, se tenant sur le pont de poupe pour couler avec le navire.

(Garde-côtes américains, domaine public)

²⁹¹ USI, p. 1033.

²⁹² USI, p. 1033-1034.

Le témoignage de Binns contribua à attirer l'attention sur lui. Les passagers rescapés décidèrent de faire remettre une médaille à tous les membres d'équipage du *Republic*, du *Baltic* et du *Florida*. Les trois capitaines et Binns reçurent pour leur part une médaille en or. L'envers de celle-ci portait une réplique du *Republic*, son nom, et les lettres C.Q.D., prouvant encore une fois le caractère marquant du rôle de la T.S.F. dans ce drame²⁹³. Binns tenta également de militer – sans succès – pour que des dispositions soient prises afin de favoriser le rôle de la radio dans les secours en mer. Il revint sur la question durant l'enquête du *Titanic*, déclarant notamment : « Je pense, et j'ai toujours pensé que dans tous les cas, deux opérateurs devraient être fournis à tous les navires²⁹⁴ ».

L'histoire du *Republic* fit date : les archives de la Transat contiennent ainsi un article de 1938 paru dans *Le Jour*, annoté et recopié par le frère d'Eugène Pian, opérateur de *La Provence* mort dans le naufrage de celui-ci durant la guerre. Si l'article mentionne justement la mort de Pian, il rapporte également, trente ans après, le naufrage du *Republic*, d'une façon pour le moins approximative :

« Dans la nuit du 23 au 24 janvier 1909, à 200 kilomètres au large de New York, le vapeur italien Florida et le paquebot américain (sic) *Republic* entrèrent en collision. Les navires munis d'appareils de T.S.F. étaient rares en ce temps-là. Le *Republic* par bonheur en possédait un. [...].

Quand la rencontre se produisit, l'eau étant rentrée à flot, toutes les lumières s'éteignirent. Jack Binns gagna la cabine où se trouvaient ses appareils. À tâtons, il constata que les fils et les contacts électriques n'avaient pas été brisés ; puis à la lueur d'une allumette, il chercha les trois touches C.Q.D. qui étaient alors les lettres de l'appel de secours ! Et, pendant cinquante-deux heures, la moitié du corps dans l'eau, il jeta son cri de détresse dans l'infini ! Ce fut le premier vaisseau sauvé par la T.S.F. [...] L'Amérique entière acclama le jeune héros²⁹⁵. »

Si Jack Binns ne passa pas cinquante-deux heures, « à moitié dans l'eau », à télégraphier à la lueur d'une allumette et si le *Republic* n'était pas américain, l'article

²⁹³ ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 105.

²⁹⁴ USI, p. 1035.

²⁹⁵ « « Sauvez-vous ! » « Impossible, il faut d'abord donner l'alarme », des héros dont on ne parle pas assez : les radios des paquebots. », *Le Jour*, 31 janvier 1938 ; 2003 003 0001-6 (AFL).

n'en témoigne pas moins de la grande notoriété qui avait été acquise à l'époque par l'homme qui était loin d'être un inconnu trente années plus tard.

La même cote d'archive contient d'ailleurs une note dactylographiée par Eugène Pian peu après le naufrage du *Volturno*, en 1913, qui revient également sur le cas du *Republic* et les leçons qu'il convenait, selon lui, d'en tirer :

« En ce qui concerne le *Republic*, comme il n'y eut aucune victime humaine à déplorer, on semble avoir totalement oublié les difficultés qu'il fallut vaincre pour éviter un épouvantable désastre. Cependant, quand on examine avec soin les rapports des opérateurs Marconi [...] on reste angoissé à la pensée que les efforts des différents paquebots venus à son secours auraient pu être vains. En effet, les recherches de l'épave agonisante s'effectuèrent dans la brume et furent des plus difficiles.

La Lorraine fut le premier navire qui arriva dans les parages du *Republic* et, pendant plusieurs heures, elle évolua à ses côtés sans pouvoir le découvrir. [...]

En semblables circonstances, les minutes sont précieuses [...] Que serait-il advenu si les conditions atmosphériques s'étaient montrées inclémentes sans discontinuité ?

Cette éventualité ne doit pas se représenter et j'estime qu'en mettant à profit la différence de vitesse de propagation des ondes hertziennes et des ondes sonores il sera facile de trouver, dans la brume, le point recherché²⁹⁶. »

Pian cherchait ici à défendre le résultat de ses recherches sur les ondes, qu'il qualifiait lui-même d' « empiriques » : il espérait trouver des solutions pour améliorer encore le rôle de la radiotélégraphie en mer et se fondait sur ces exemples étrangers, preuve du caractère réellement international que prenaient ces questions. Si les archives de la famille Pian sont conservées par l'Association French Lines, elles n'ont pas pu être intégralement examinées durant la préparation de ce travail, et il est impossible de dire à l'heure actuelle si ce rapport fut remis à la Compagnie générale transatlantique, à un autre organisme, et s'il reçut une réponse.

Par ailleurs, le naufrage permit une prise de conscience plus large de l'usage de la technologie moderne pour assurer la sécurité des navires. Ainsi, le commandant du

²⁹⁶ 2003 003 0001-6 (AFL). Retranscription intégrale en annexe.

Baltic, J. B. Ranson, raconta son expérience au journal *The Outlook* en février 1909. Son témoignage insista particulièrement sur le rôle de la T.S.F., ainsi que celui des « cloches sous-marines », un dispositif alors très récent permettant de détecter certains obstacles équipés d'émetteurs. Sa conclusion se faisait particulièrement optimiste :

« Oui, toutes ces innovations modernes qui nous ont aidés dans la recherche du *Republic* contribuent grandement à la sécurité des passagers. Ces dispositifs modernes de sécurité correspondent au Block-système²⁹⁷ du trafic ferroviaire. Bien entendu, nous avons nos vigies, là-haut dans le nid-de-pie, qui nous disent que « Tout va bien », comme le faisaient les vigies avant que l'on imagine les garde-fous modernes. Nous avons des cloches sous-marines sur tous les navires de la White Star depuis environ cinq ans. [...]

Je ne vois pas de raison de penser que nous avons atteint l'apogée des inventions de dispositifs pour la sécurité de la navigation. [...] Qui aurait pu penser il y a dix ans que les messages envoyés par télégraphie sans fil pourraient servir à sauver des vies en mer ? Personne n'en rêvait ; et il est bien possible d'imaginer que d'autres découvertes puissent apporter des bénéfices équivalents à la navigation. La question ne se pose plus ; le passager d'un transatlantique bien équipé est plus en sécurité que n'importe où dans le monde²⁹⁸. »

Ces propos n'étaient pas isolés : le naufrage du *Republic* put en effet passer, paradoxalement, pour un grand succès de la marine. Ses compartiments étanches avaient tenu longtemps malgré une collision violente, prouvant ainsi que les navires modernes pouvaient encaisser bien des chocs, et donc que la stratégie consistant à n'avoir qu'un nombre limité de canots, destinés au transbordement, était la bonne. Cet optimisme durerait encore trois années, jusqu'à être troublé par le naufrage du *Titanic*, qui renforça et affirma cette prise de conscience de l'aspect salutaire de la T.S.F., tout en rappelant que la technologie ne serait jamais absolue. Paradoxalement, un naufrage ancrerait l'idée que les navires étaient « pratiquement insubmersibles ». Il en faudrait un autre pour définitivement la faire disparaître.

²⁹⁷ Système rendu nécessaire par la grande vitesse des trains, les empêchant de freiner à vue : il s'agit de prévenir assez tôt en amont un conducteur de train pour qu'il ne heurte pas un obstacle qu'il ne peut pas encore voir mais doit déjà songer à éviter.

²⁹⁸ RANSON, J. B., « *The Triumph of Wireless, the Story of the Wreck of the Republic Told by Captain J. B. Ranson, R.N.R., of the Rescuing Steamship Baltic* », *The Outlook*, 6 février 1909, p. 294-297. Consultable en ligne : <http://earlyradiohistory.us/1909rep.htm>

4.23 Le Titanic et ses conséquences : quand la radio devient nécessité

Par son grand nombre de victimes mais aussi par la présence d'importantes personnalités mondialement connues au nombre des disparus, le naufrage du *Titanic* ne pouvait qu'attirer très massivement l'attention. Le rôle de la T.S.F. fut amplement souligné : c'est en effet grâce à elle que les quelque 700 personnes embarquées dans les canots de sauvetage ont pu être récupérées par le *Carpathia* quelques heures après le naufrage. Dix ans auparavant, les mêmes rescapés se seraient trouvés dans une position précaire, et auraient pu avoir à attendre plusieurs jours sans vivres avant d'être localisés, voire, dans le pire des cas, dériver loin des routes fréquentées et ne jamais être retrouvés.

La question de la télégraphie sans fil fut donc centrale lorsqu'il s'agit de tirer un bilan des événements. À titre d'exemple, le premier jour de la commission d'enquête américaine vit défiler six témoins à la barre. Deux étaient directement liés à la T.S.F. : Guglielmo Marconi, ainsi qu'Harold Cottam, opérateur radio du *Carpathia*. Le deuxième jour, trois personnes furent interrogées, dont deux directement liées à la radio : Cottam, à nouveau appelé, et Harold Bride, opérateur rescapé du *Titanic*. En tout, plus d'une dizaine de personnes furent appelées sur ce sujet, qu'il s'agisse d'opérateurs radio témoins du drame, d'employés de la société Marconi, ou de techniciens d'entreprise de télégraphie terrestre²⁹⁹. De fait, le naufrage du *Titanic* ne fut pas sans conséquences sur les communications en mer.

Ceci contribua à l'émergence d'une importante prise de conscience : après Jack Binns sur le *Republic*, les opérateurs du *Titanic* devenaient un exemple d'héroïsme qui fut célébré par la presse, et même le cinéma, dès 1912. Bien des encyclopédies rapportent encore, de façon erronée, que le navire envoya le tout premier « S.O.S. » de l'histoire, renforçant encore le caractère légendaire du drame³⁰⁰. Après le naufrage du *Titanic*, il n'était plus question de ne percevoir la télégraphie sans fil que comme un outil utile aux passagers : le drame entérina pleinement sa consécration comme dispositif de sécurité.

²⁹⁹ Index des témoins de l'enquête américaine sur le *Titanic Inquiry Project*, <http://www.titanicinquiry.org/USInq/Amlnq01Indxa.php>

³⁰⁰ Si le « S.O.S. » du *Titanic* est le premier usage réellement notable, ce signal avait été officiellement mis en application en 1908 suite à la conférence de Berlin, en 1906. Plusieurs navires y ont eu recours dès 1909, bien que tous les récits ne concordent pas sur l'identité du tout premier.

4.231 Un naufrage où la radio eut un rôle primordial

Navire à la pointe de la technologie à son époque, le *Titanic* était équipé d'un appareil de T.S.F. fourni par Marconi, de même que les deux opérateurs, John « Jack » Phillips et son assistant Harold Bride. Tous deux étaient jeunes mais expérimentés : Phillips, âgé de 25 ans, avait déjà servi sur le *Teutonic*, le *Lusitania* et le *Mauretania* ainsi que sur une station à terre, tandis que Bride, 22 ans, venait tout juste du *Lusitania*³⁰¹.

À cette époque, le matériel radio s'améliorait à grande vitesse, et les portées évoluaient rapidement. Le *Titanic* et son *sister-ship* étaient équipés d'appareils dernier-cri, capable d'atteindre une très grande portée, notamment pendant la nuit, plus favorable à la propagation des ondes. Ainsi, durant la nuit où le *Titanic* quittait Belfast pour Southampton entre ses essais et son départ inaugural, Phillips et Bride parvinrent à atteindre Tenerife et Port-Saïd durant la nuit³⁰².

Le fait d'être deux à bord leur apportait par ailleurs un immense avantage, alors peu répandu : ils pouvaient assurer une veille constante à bord en se relayant, tandis que la plupart des navires de l'époque n'avaient qu'un opérateur, gérant comme il l'entendait son temps de sommeil. Durant la commission d'enquête américaine, l'ancien opérateur du *Republic*, Binns, expliqua ainsi comment fonctionnaient les opérateurs isolés :

« Quand il n'y a qu'un seul opérateur sur le navire, le choix de ses heures de travail est à sa discrétion. À cet effet, la Marconi Co. lui fournit une carte des communications sur l'Atlantique Nord, qu'il doit étudier et prendre en compte pour déterminer ses heures de quart. La pratique habituelle sur l'Atlantique Nord est de rester en fonction durant la plus grande partie de la journée, et de se reposer la nuit³⁰³. »

À bord du *Titanic*, Bride et Phillips purent, pour leur part, organiser un roulement. Dans son récit au *New York Times*, Bride, seul des deux à avoir survécu,

³⁰¹ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op. cit.*, p. 47-48.

³⁰² *Idem.*, p. 53.

³⁰³ USI, p. 1034.

raconta ainsi : « Je n'avais pas grand-chose à faire à bord du *Titanic*, à part relever Phillips de minuit jusque dans la matinée, pendant qu'il dormait³⁰⁴. »

Le 14 avril 1912 fut un jour particulier pour les opérateurs : leur station radio tomba en effet en panne. Bride détailla :

« La nuit de l'accident, je n'envoyais rien, je dormais. Je devais me lever et relever Phillips plus tôt que d'habitude. Ce qui me rappelle que s'il n'y avait pas eu un coup de chance, nous n'aurions jamais pu appeler de l'aide. Ce coup de chance est que la radio est tombée en panne assez tôt pour que nous puissions la réparer avant l'accident. Nous avons remarqué que quelque chose n'allait pas le dimanche, et Phillips et moi avons travaillé pendant sept heures pour le trouver. [...] Nous l'avons réparé juste quelques heures avant que l'iceberg ne soit heurté³⁰⁵. »

Cet incident ne fut pas sans conséquences. En effet, les opérateurs durent alors rattraper le retard engrangé durant ces heures de panne, ce qui les détourna d'autres tâches, parmi lesquelles la transmission de messages à la passerelle. Les instructions de la société Marconi en la matière étaient claires : les messages relatifs à la navigation avaient la priorité absolue sur tous les autres. Un préfixe particulier, « M.S.G. » (« *Master Service Grams* ») les signalait, et ils devaient impérativement être remis aux officiers de quart³⁰⁶.

Le 14 avril, plusieurs messages signalant des glaces et adressés directement au *Titanic* furent reçus, de la part du *Caronia*, du *Noordam*, du *Baltic* et du *Mesaba*. Les trois premiers furent transmis à la passerelle et reçurent réponse, le quatrième, qui ne portait pas le préfixe « M.S.G. », ne le fut pas³⁰⁷. Or, selon le deuxième officier Charles Lightoller, plus gradé à avoir survécu, ce dernier message était vital, comme il l'écrivit dans ses mémoires :

« Des rapports radio nous venaient dans la journée de divers navires, au sujet de glaces signalées à diverses positions. Il n'y avait rien d'inhabituel

³⁰⁴ BRIDE, H.S., « *Bride Tells How He and Phillips Worked and How He Dealt with a Stoker Who Tried to Steal Phillips's Life Belt – Titanic's Band Played « Autumn » as She Went Down* », *The New York Times*, 19 avril 1912. Réédité dans WINOCOUR, J. (ed.), *The Story of the Titanic as told by its survivors*, op. cit., p. 313-320.

³⁰⁵ *Idem.*

³⁰⁶ HALPERN, S. (dir.), op. cit., p. 82.

³⁰⁷ *Idem.*, p. 81-82.

pour cette période de l'année [...] Plus tard dans la journée, nous avons eu des rapports de glaces en plus grande quantités [...] mais ils étaient à des positions qui ne nous concernaient pas. Le rapport vital qui nous est parvenu mais n'atteignit jamais la passerelle, fut reçu à 21 h 40 [deux heures avant la collision] [...]. La position donnée par le navire était tout droit devant nous, et assez proche.

L'opérateur radio ne pouvait savoir à quel point nous étions près de ce lieu, et donc comprendre l'extrême urgence de ce message. [...]. [Il] était alors occupé [...] et il plaça le message sous un presse papier à portée de main, jusqu'à ce qu'il ait terminé ce qu'il faisait : alors, il aurait apporté le message à la passerelle. *Ce délai se révéla fatal et fut l'une des principales causes de la perte de ce navire magnifique et de centaines de vies*³⁰⁸.

Lightoller exagère ici certainement l'importance du message comparé aux autres : l'officier est en effet connu pour sa défense acharnée de la compagnie et de ses collègues plus gradés, disparus dans le drame. Ce message jamais parvenu lui fournissait donc une excuse idéale pour justifier le manque de précautions prises par les officiers dans leur navigation, malgré les multiples avertissements sur les dangers de la zone traversée. Il n'en reste pas moins que le message du *Mesaba* aurait pu être un avertissement suffisant pour briser l'excès de confiance qui régnait alors à bord de la passerelle. Or, à ce moment-là, Phillips était surchargé du travail relatif aux passagers : la communication fraîchement établie avec la station de Cape Race, à Terre-Neuve, lui donnait en effet beaucoup de travail.

Cette surcharge de travail eut également un rôle potentiellement dramatique lorsque, vers 23 h 30, Phillips fut contacté par Cyril Evans, radio du *Californian*, cargo tout proche alors bloqué par un champ de glace vers lequel le *Titanic* filait à grande vitesse. Le message n'avait aucun caractère officiel, et était un avertissement informel envoyé par l'opérateur sur le point d'aller se coucher : « MGY [*Titanic*], c'est MWL [*Californian*]. Dites mon vieux³⁰⁹, on est à l'arrêt et entourés de glace. » Les messages n'ayant pas de caractère officiel, Phillips, surchargé et interrompu en plein envoi, répondit « Taisez-vous ! Taisez-vous ! Je communique avec Cape Race » avant de

³⁰⁸ LIGHTOLLER, C., *op. cit.*, p. 280-281.

³⁰⁹ « OM », pour « *Old Man* », est une abréviation courante en Morse pour s'adresser avec sympathie et familiarité à un autre opérateur.

s'excuser auprès de la station et de reprendre ses envois. Il poursuivit durant plus d'une demi-heure les expéditions de ces messages personnels, même après l'arrêt du *Titanic* suite à la collision³¹⁰.

Evans alla donc se coucher, et ne fut pas en mesure d'entendre les appels de détresse du *Titanic* émis moins d'une heure plus tard. Phillips, n'ayant pas survécu, ne put définir quels étaient les messages importants qu'il expédiait à Cape Race lorsqu'il fut interrompu ; néanmoins, Evans ayant gardé ses écouteurs quelques minutes après avoir tenté de communiquer, il entendit clairement qu'il s'agissait de « messages privés³¹¹ ». Il n'est donc pas abusif de dire que ce soir-là, les communications privées l'emportaient sur les messages relatifs à la sécurité du navire ; si ce rôle de la radio était de plus en plus affirmé par les textes, la pratique restait néanmoins différente.

Lorsque le naufrage débuta, les opérateurs ne prirent pas tout de suite conscience du drame qui se jouait. Bride raconta ainsi :

« Je n'ai même pas senti le choc. Je n'ai su qu'il s'était produit que quand le capitaine a passé la tête dans la cabine. « Nous avons touché un iceberg » a dit le capitaine, « et je fais mener une inspection pour savoir quels dégâts il nous a infligés. Vous feriez mieux de vous préparer à lancer un appel de détresse. Mais ne l'envoyez pas tant que je ne vous le dis pas. » Le capitaine est parti dix minutes, je dirais, et il est revenu. Nous pouvions entendre des bruits de terrible confusion dehors, mais il n'y avait pas le moindre signe indiquant un problème. La radio fonctionnait parfaitement. « Envoyez le signal de détresse », ordonna le capitaine, passant à peine la tête par la porte. « Quel appel dois-je envoyer ? » demanda Phillips. « Le signal de détresse international, juste ça. » Le capitaine était parti. Phillips commença à envoyer « C.Q.D. » [...] et plaisantait en le faisant³¹². »

Il est intéressant de constater que les opérateurs eurent spontanément recours au « C.Q.D. », appel utilisé par le passé par le *Republic*, qui était le signal habituel des opérateurs britanniques de Marconi. Néanmoins, en avril 1912, il y avait déjà six ans que la Convention radiotélégraphique internationale de Berlin avait adopté le

³¹⁰ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 82-83.

³¹¹ USI, p. 736.

³¹² BRIDE, H.S., art. cit.

« S.O.S. », à l'origine signal allemand, comme appel universel de détresse³¹³. Pour officiel qu'il ait été, ce dernier n'était donc que très peu utilisé.

Ceci donna d'ailleurs lieu à un échange de blagues entre les deux opérateurs, à un moment où la plupart des personnes à bord ne pouvaient se douter de l'issue fatale qui surviendrait deux heures plus tard. Bride rapporte ainsi :

« Alors, le capitaine revint. « Qu'envoyez-vous ? » demanda-t-il. « C.Q.D. » répondit Phillips. Le comique de la situation me saisit. Je le coupai avec une petite remarque qui nous fit tous rire, capitaine compris. « Envoie un « S.O.S. » ! » ai-je dit. « C'est le nouveau signal, et c'est peut-être notre dernière chance de l'envoyer ! » Phillips commença à envoyer des « S.O.S. » en riant³¹⁴. »

Le but du signal était alors d'obtenir des secours très rapides. L'affaire est connue, le *Titanic* n'était pas pourvu d'assez de canots de sauvetage³¹⁵. Il fallait donc opérer un transbordement comme cela s'était fait durant le naufrage du *Republic*. Néanmoins, la collision subie par ce dernier avait touché un nombre réduit de compartiments étanches, lui permettant de flotter pendant plus d'une journée avant de couler. Or, dans le cas du *Titanic*, les compartiments étaient trop nombreux à être touchés en même temps : si les dégâts étaient moindres en apparence, ils étaient répartis sur une trop grande surface et condamnaient le navire à un naufrage rapide. Thomas Andrews, concepteur du navire qui effectuait le voyage inaugural à la recherche d'imperfections à corriger, put estimer les dégâts et lui donna une heure avant de sombrer³¹⁶. Entre la collision et son naufrage, à 2 h 20 du matin, le navire tint finalement 2 h 40. Faire arriver des secours et opérer le transbordement de 2 200 personnes dans ce délai était impossible.

Le rôle des opérateurs radio n'en était pas moins essentiel pour assurer que les personnes abritées dans les canots, loin d'être tirées d'affaire au vu de la température très basse et du manque de provisions, puissent être récupérées rapidement. La T.S.F.

³¹³ Convention de Berlin, 1906, 6.a.XVI. Consultable en ligne : <http://earlyradiohistory.us/1906conv.htm>

³¹⁴ BRIDE, H.S., art. cit.

³¹⁵ Voir 4.12.

³¹⁶ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, op. cit., p. 181.

ne pourrait pas sauver le navire, ni l'intégralité de ses passagers ; mais elle éviterait malgré tout que tous périssent...

Plusieurs navires furent contactés, mais bien peu pouvaient être d'une grande aide : ainsi, le *Mount Temple*, qui se trouvait à une distance relativement proche d'une cinquantaine de miles, était séparé du *Titanic* par un champ de glaces et ne put envisager de le rejoindre³¹⁷. De même, la puissante radio de l'*Olympic*, qui traversait l'Atlantique en sens inverse, permit à son équipage d'être témoin du drame qui se jouait, sans pour autant pouvoir intervenir : 500 miles séparaient les deux navires, soit l'équivalent d'une journée de navigation pour ce navire. Cela n'empêcha pas le capitaine Herbert James Haddock de mettre le cap sur le lieu du naufrage. De même, le *Baltic* se trouvait à 350 miles environ du lieu du naufrage, et fit route à pleine vitesse vers le *Titanic*, mais sa lenteur ne lui permettait pas d'espérer arriver à temps³¹⁸.

Le principal espoir résida donc dans la réponse apportée par le *Carpathia*, proche d'une soixantaine de miles. Son commandant Rostron fit immédiatement lancer le navire à pleine vitesse en direction du lieu de naufrage, mais savait en toute lucidité qu'il lui faudrait quatre heures pour y parvenir³¹⁹.

Les opérateurs du *Titanic* se chargèrent ensuite de maintenir le contact aussi longtemps que possible, ce qui ne fut pas chose aisée, comme le raconta Bride :

« Je revins [il venait d'informer le capitaine de la venue du *Carpathia*] et entendis Phillips donner des informations au *Carpathia*. [...] Toutes les quelques minutes, Phillips m'envoyait au capitaine avec quelques messages. Ils disaient généralement que le *Carpathia* venait vers nous et donnaient sa vitesse. [...]

Phillips me dit que la radio était de plus en plus faible. Le capitaine vint et nous dit que la salle des machines prenait l'eau et que les dynamos ne tiendraient plus longtemps. [...] Je suis sorti sur le pont et ai regardé aux alentours. L'eau était très proche du pont des embarcations. Il y avait un grand

³¹⁷ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 219-227.

³¹⁸ *Idem*, p. 265.

³¹⁹ *Idem*, p. 262.

boucan à l'arrière et je ne sais pas comment le pauvre Phillips arrivait à travailler dans ces conditions³²⁰. »

Le témoignage de Bride contribua beaucoup à l'émoi suscité par la disparition de son collègue, à qui de nombreux hommages furent rendus. Cette version est corroborée par les comptes rendus des échanges télégraphiques qui furent établis durant les enquêtes : la radio du *Titanic* fonctionna jusqu'au plus tard pour continuer à donner des informations.



« *The Wireless Man* », dessin de 1912 rendant hommage à Jack Phillips.

(Wikimedia Commons, domaine public)

³²⁰ BRIDE, H.S., art. cit.

Finalement, lorsque le *Titanic* sombra, les 700 personnes à l'abri de leurs canots se trouvaient dans l'inconnu le plus total : peu parmi eux connaissaient l'existence du *Carpathia*. Lawrence Beesley, qui se trouvait dans le canot n°13 (parti du navire environ 40 minutes avant sa disparition), raconta ainsi cette attente particulière :

« Il n'y avait nulle part où aller, ou rien que l'on puisse faire. Notre plan d'action était simple, garder tous les canots ensemble autant que possible et attendre d'être récupérés par d'autres paquebots. Apparemment, les membres d'équipage avaient entendu parler de communications par radio avant de quitter le *Titanic*, mais je ne les ai jamais entendus dire que nous étions en contact avec un autre navire que l'*Olympic* : c'était toujours l'*Olympic* qui venait à notre secours. Ils pensaient qu'ils savaient même à quelle distance il se trouvait, et en calculant, nous sommes arrivés à la conclusion que nous serions récupérés vers deux heures de l'après-midi. Mais ce n'était pas notre seul espoir de secours : nous avons observé tant que l'obscurité a perduré pour voir les feux de navires, pensant qu'il pourrait y avoir une chance qu'un autre vapeur soit assez proche pour voir les lumières portées par les canots³²¹. »

D'autres pouvaient être plus pessimistes. Charles Lightoller, resté jusqu'au bout sur le paquebot, fut ainsi projeté près du canot pliable B, dont la coque flottait retournée : une trentaine de personnes y trouvèrent refuge, dont l'opérateur Bride. Sa présence se révéla très bénéfique pour le moral : pour les rescapés qui devaient maintenir l'équilibre précaire de leur radeau, alors que certains mouraient de froid et d'épuisement à leur côté, savoir qu'un navire arriverait quelques heures plus tard était un réconfort salutaire³²².

Beesley résuma bien le sentiment des rescapés à l'égard de la T.S.F. :

« Au milieu de notre reconnaissance pour cette délivrance [lorsque le *Carpathia* les repêcha], un nom était mentionné avec un profond sentiment de gratitude : celui de Marconi. J'aimerais qu'il ait été là pour entendre ce chœur de gratitude qui alla à lui pour cette merveilleuse invention qui nous épargna

³²¹ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 96-97.

³²² LIGHTOLLER, C., *op. cit.*, p. 301-302. De façon intéressante, Lightoller, écrivant trente ans après les faits, était persuadé d'avoir parlé à Phillips à bord du radeau, et non à Bride. Il ajouta que l'homme était ensuite mort durant la nuit. Il s'agit là d'une confusion qui se fit à posteriori dans son esprit : Bride rapporta effectivement que Phillips était mort sur le même canot, mais qu'il ne l'avait pas vu, et cette théorie a en réalité été écartée. L'officier ne connaissait que trop peu les opérateurs radio pour les identifier. FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass, op. cit.*, p. 363.

tant d'heures, et peut-être tant de jours, d'errance en mer, dans la faim, la tempête et le froid³²³. »

Ainsi, avant même l'arrivée des rescapés à New York, nombreux étaient ceux qui avaient bien conscience du rôle incontournable qu'avait joué la T.S.F. durant le drame. Ce rôle allait désormais être passé au crible des enquêtes menées au sujet du naufrage.

4.232 Un rôle passé au crible des enquêtes

Avant même que les rescapés ne débarquent à New-York, le 18 avril au soir, de nombreuses rumeurs se propageaient au sujet du naufrage. Les informations provenant du *Carpathia* étaient en effet parcellaires, souvent transmises de façon erronée. À leur arrivée, passagers et membres d'équipage apprirent qu'une commission d'enquête menée par le sénat américain s'ouvrirait dès le lendemain matin. Les marins non appelés à témoigner étaient pour leur part invités à rentrer au plus vite au Royaume-Uni pour témoigner devant l'enquête qui serait menée par le tribunal des naufrages britanniques. Comme on l'a vu plus haut, le drame serait donc traité des deux côtés de l'Atlantique, de deux manières à la fois semblables et différentes³²⁴.

La question du rôle de la T.S.F. fut un de ces points traités sous deux angles très différents : la liste des témoins invités par les deux commissions en témoigne.

Lors de la commission américaine, trois types de témoins peuvent être distingués, en rapport avec la T.S.F. : les premiers sont les opérateurs radio. Six furent interrogés : Harold Bride, du *Titanic*, Harold Cottam, du *Carpathia*, Cyril Evans, du *Californian*, Ernest Moore, de l'*Olympic*, Gilbert Balfour, du *Baltic*, et Jack Binns, alors journaliste, mais anciennement opérateur du *Republic* durant son naufrage³²⁵.

³²³ BEESLEY, L., *op. cit.*, p. 135-136.

³²⁴ Voir 4.122.

³²⁵ Liste des témoins de l'enquête américaine, sur le *Titanic Inquiry Project*, <http://www.titanicinquiry.org/USInq/Amlnq01Indxa.php>

La deuxième catégorie regroupe les employés de la société Marconi interrogés. Guglielmo Marconi, président, fut convoqué dès le premier jour : il intervint en troisième position, après Joseph Bruce Ismay, de la White Star Line, et Arthur Rostron, commandant du *Carpathia*, témoignant de l'importance qui serait accordée à la radio dans cette commission. Intervinrent également John Bottomley, vice-président, et Frederick Sammis, chef mécanicien³²⁶.

Enfin, certains des interrogés étaient employés de compagnie de télégraphie à terre : on retrouve ainsi un rapport écrit de C.C. Adams, Vice-Président de la Postal Telegraph-Cable Co., une déclaration, également écrite, de James Hosey, télégraphiste dans le Massachussets, ainsi que le témoignage de B. Brooks, Directeur général de la Western Union Telegraph Co., de Frederick Dauler, clerc dans la même entreprise, et d'Edward J. Dunn, représentant dont le témoignage devait servir à éclairer celui du précédent³²⁷. Ces derniers intervenants n'avaient aucun rapport direct avec le *Titanic* : tout au plus pouvaient-ils témoigner des communications qui circulèrent à son sujet sur la terre-ferme. Ce sujet, on le verra, intéressa en effet particulièrement le Sénateur Smith.

Les témoins convoqués à ce sujet par la commission britanniques sont moins nombreux : on retrouve ainsi les trois principaux opérateurs concernés, Bride, Cottam et Evans, accompagnés cette fois-ci de nouveaux collègues : Stanley Adams, du *Mesaba*, et John Durrant, du *Mount-Temple*. Seuls deux autres témoins spécifiquement liés à la T.S.F. apparurent, Guglielmo Marconi et son assistant George Turnbull³²⁸. Ceci dénote une direction assez claire car, par ailleurs, les témoins de la commission britannique furent nettement plus nombreux (près de 110) que ceux de la commission américaine (environ 90).

L'enquête britannique, en effet, était avant tout focalisée sur les conséquences à tirer du drame en matière de navigation : elle était menée par Lord Mersey, du tribunal des naufrages, spécialiste de ces questions, et appelait avant tout à la barre des marins, des architectes navals et autres spécialistes du sujet. La commission

³²⁶ *Idem.*

³²⁷ *Idem.*

³²⁸ Liste des témoins de l'enquête britannique, sur le *Titanic Inquiry Project*, <http://www.titanicinquiry.org/BOTInq/BOTIndx01.php>

américaine, en revanche, était politique : menée par un groupe de sénateurs, dirigés par William Alden Smith, désireux de jouer là un « coup » aidant sa carrière, elle fut plus politique. Aucun des sénateurs impliqués n'était en revanche connaisseur³²⁹, et les témoins invités étaient plus divers, et parfois sans grand rapport avec l'affaire.

Le nombre de témoins appelés à parler de la télégraphie sans fil s'explique ainsi : un des thèmes assez régulièrement évoqués par Smith concerne en effet la difficulté à avoir des rapports crédibles sur le naufrage dans les jours qui le suivirent : durant tout le 15 avril, alors que le *Titanic* avait sombré durant la nuit, la presse annonça que le navire se portait bien, de même que la *White Star*, laissant les proches dans l'incertitude. L'opérateur Bride tenta de s'expliquer à ce sujet dans son témoignage au *New York Times* :

« En premier lieu, le public ne devrait blâmer personne pour le fait que les messages radio à propos du naufrage du *Titanic* n'aient pas atteint la terre depuis le *Carpathia*. J'ai radicalement refusé d'envoyer des communiqués de presse à cause de la pile si énorme de messages personnels contenant des mots si émouvants de deuil. Les opérateurs radio à bord du *Chester* ont eu tout ce qu'ils demandaient³³⁰. Et c'étaient d'assez pauvres opérateurs. Ils connaissaient le Morse américain, mais pas assez le Morse continental pour que ça soit utile. Ils ont poussé notre endurance à ses limites. J'ai dû finir par les couper, et j'ai continué à envoyer les messages de deuil aux proches³³¹. »

Cette question des nouvelles mal parvenues à terre fut en effet assez rapidement évoquée durant la commission américaine. Pour Smith, il était impératif de savoir si on avait tenté de cacher des informations.

L'échange qui se tint le premier jour de la commission entre le Sénateur Smith et l'opérateur du *Carpathia*, Harold Cottam, est ainsi assez parlant :

« Sénateur SMITH. Vous souvenez-vous avoir reçu un message du Président des États-Unis ?

Mr. COTTAM. Non, monsieur ; je ne me souviens de rien à ce propos.

³²⁹ Voir 1.122 pour plus de détails.

³³⁰ Le *Chester* était un navire de l'US Navy dépêché pour servir d'intermédiaire entre la radio peu puissante du *Carpathia* et les stations terrestres.

³³¹ BRIDE, H.S., art. cit.

Sénateur SMITH. Vous souvenez-vous d'être entré en communication avec le *Chester* ou le *Salem* ?

Mr. COTTAM. Avec le *Chester*, monsieur.

[...]

Sénateur SMITH. Quelle était la nature de leur demande ?

Mr. COTTAM. Ils demandaient une liste de passagers et de l'équipage.

Sénateur SMITH. Avez-vous accédé à sa demande ?

Mr. COTTAM. J'ai demandé au capitaine. Les noms des passagers de première et de deuxième classe et de l'équipage avaient déjà été envoyés précédemment³³². »

L'allusion au président des États-Unis n'est pas anodine. Il s'agissait alors de William Howard Taft, qui se préparait à concourir pour sa réélection à la fin de l'année. À bord du *Titanic* se trouvait son aide de camp et ami, le major Archibald Butt. Or, Butt avait auparavant été aide de camp et proche de Theodore Roosevelt. Ce dernier et Taft s'opposaient sur de nombreuses questions, et semblaient irréconciliables au sein du camp républicain. Butt, ami des deux, était vu comme l'homme idéal pour les réconcilier en vue des élections, et c'est pour anticiper la difficile campagne que Taft l'avait incité à prendre des vacances en Europe³³³. Ceci explique que Taft anxieux à propos de son ami et atout de campagne, ait télégraphié en urgence pour avoir de ses nouvelles, et que le sénateur Smith s'étonne ici du manque de réponse claire³³⁴. Du reste, la disparition de Butt se révéla vraisemblablement être un fort handicap pour Taft puisque l'élection de 1912 vit deux candidats républicains, Roosevelt choisissant de déposer également sa candidature : le démocrate Woodrow Wilson remporta l'élection.

Au-delà des intérêts purement américains mentionnés ici, la question de la rétention d'information se posait plus largement : les fausses informations avaient longuement circulé et, durant la journée du 15 avril, la presse new-yorkaise avait ainsi pu signaler que, malgré son accident, le *Titanic* était remorqué par le *Virginian* jusqu'à

³³² USI, p. 110.

³³³ George Behe a publié, à partir des archives de la famille Butt, une biographie en trois volumes d'Archibald Butt, *Archie* (2011, Lulu.com), ainsi qu'une version abrégée concernant les cent derniers jours de sa vie, *A Death on the Titanic*, 2011, Lulu.com

³³⁴ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, op. cit., p. 257.

Halifax, ou encore que tous ses passagers étaient sauvés. Durant cette même journée, Phillip Franklin, Vice-président de l'IMM Co, compagnie mère de la White Star, avait réaffirmé sa confiance dans le navire puis, annonçant que certains passagers se trouvaient sur le *Carpathia*, avait déclaré que d'autres pouvaient encore être à bord du *Parisian*, dont on était sans nouvelles. Finalement, dans l'après-midi, la station radio du grand magasin Wanamaker's capta un message de l'*Olympic* confirmant le naufrage, et la nouvelle fut officialisée³³⁵.

Pour Smith, il importait de comprendre comment ces rumeurs avaient pu se répandre : le deuxième jour de l'enquête, il réinterrogea donc Cottam à ce sujet, lui demandant s'il avait mentionné Halifax dans ses échanges :

« Mr. COTTAM. [...] Je crois que j'ai mentionné quelque chose à propos de Halifax, monsieur, simplement parce que le capitaine se dirigeait d'abord vers Halifax, puis a changé d'avis et est parti pour New York. [...] Le capitaine m'a dit qu'il n'avait pas décidé, et pensait que nous irions à Halifax ; mais plus tard dans la matinée, il a changé d'avis.

[...]

Sénateur SMITH. Avez-vous [...] envoyé un message [...] disant que tous les passagers avaient été sauvés et que le *Titanic* était remorqué à Halifax ?

Mr. COTTAM. Non, monsieur.

[...]

Sénateur SMITH. Donc vous n'avez en aucune façon tenté de cacher les faits exacts concernant le naufrage du *Titanic* ?

Mr. COTTAM. Non, monsieur³³⁶. »

L'interrogatoire de Cottam se prolongea, Smith ayant l'habitude de poser à plusieurs reprises les mêmes questions, mais l'opérateur resta affirmatif sur le fait qu'il était impossible que les fausses rumeurs soient parties de lui. Du reste, ayant été surchargé de travail durant ces jours-là, au point d'être aidé par l'opérateur radio survivant du *Titanic*, Bride, il n'avait pu tenir une liste précise de ses communications. Néanmoins, le manque d'expérience du radio du *Chester*, mentionné plus haut, a pu entraîner des confusions.

³³⁵ *Idem*, p. 257-259.

³³⁶ USI, p. 123.

De nombreux témoignages, parfois très éloignés, furent convoqués pour tenter d'éclaircir cette affaire. Ainsi, les pages annexes de la commission d'enquête américaine présentent la lettre de C.C. Adams, vice-président de la Postal Telegraph-Cable Co., répondant au sénateur Smith sur cette question :

« Suivant votre requête concernant un message télégraphique du *Carpathia* annonçant le naufrage du *Titanic*, daté du 15 avril, mais non délivré à New York jusqu'au 17 avril, j'écris pour constater que :

La Postal Telegraph-Cable Co. a reçu ce message à sa salle d'opérations principales à New York le 17 avril, à 8 h 58 du matin [...] et l'a fait délivrer de ses bureaux au Produce Exchange à ceux de la White Star dans les 30 minutes qui ont suivi [...]. Je voudrais ajouter que ma compagnie n'a pas connaissance d'une quelconque personne ayant retenu quelque rapport que ce soit concernant le naufrage du *Titanic*³³⁷. »

De même, cette question donna lieu à un véritable interrogatoire le 30 avril, lorsque parut à la barre Edward J. Dunn, représentant en papiers-peints, qui tenait d'une connaissance l'information selon laquelle un télégramme adressé à « Islefrank » (Phillip Franklin, de la White Star Line) avait été reçu et transmis par la Western Union dès le lundi matin. Or, Dunn refusait de donner le nom de son informateur, donnant lieu à une longue série de questions et de pressions, infructueuses³³⁸. Trois jours plus tard, le fin mot de l'affaire était connu : Dunn avait discuté avec le fils d'un employé de la Western Union, et ce dernier, Frederick Dauler, avait effectivement reçu deux télégrammes relatifs au naufrage, mais dans la matinée du mardi, donc lorsque la nouvelle était déjà bien connue. L'anecdote, racontée à son fils qui l'avait lui-même transmise à son collègue avait pris de plus grandes proportions. Dauler vint s'en expliquer à la barre³³⁹. Si ces témoignages n'apportèrent finalement rien à l'enquête, ils montrent à quel point le sénateur Smith et ses assistants jugeaient la question de cette rétention d'information comme primordiale. Comme plusieurs autres, celle-ci permettait en effet au sénateur de faire des reproches au président britannique de

³³⁷ USI, p. 1148-1149.

³³⁸ USI, p. 935-937.

³³⁹ USI, p. 1047-1051.

l'IMM, J. Bruce Ismay, qui fut l'une de ses principales cibles durant la commission américaine.

Cette partie de l'enquête permit néanmoins de faire ressortir l'énorme confusion qui régna, du point de vue de la télégraphie sans fil, dans les temps qui suivirent le naufrage : codes différents, incompréhension, fréquences occupées par des amateurs : tous ces dysfonctionnements contribuèrent aux informations contradictoires. Ainsi, le témoignage écrit de l'opérateur terrestre James Hosey, basé dans le Massachussets, est parlant : le 15 avril au matin, il reçut d'abord un message annonçant le naufrage du *Titanic*, puis, dix minutes plus tard, un autre disant que ce message était erroné, dû à une mauvaise lecture du signal par l'opérateur de Cape Race³⁴⁰.

Tous ces problèmes de compréhension et de transmission des messages confirmèrent l'idée que, si la télégraphie sans fil était une technologie définitivement utile, il restait encore à apprendre à la maîtriser et à en réguler plus rigoureusement l'usage. Les législateurs américains furent d'ailleurs les plus prompts à soulever ces questions³⁴¹.

Particulièrement intéressé par la question de la T.S.F., Smith fit par ailleurs intervenir dès le premier jour Guglielmo Marconi. Il était particulièrement curieux de la façon dont sa société fournissait des opérateurs aux navires, et des règles qu'elle appliquait. Plusieurs échanges sur le sujet eurent ainsi lieu, Marconi expliquant que les opérateurs étaient sous la responsabilité de sa compagnie, mais devaient respecter les ordres du capitaine, ainsi que les règles de la Convention Internationale de Télégraphie Sans Fil (traité de Berlin)³⁴².

Cette question de la hiérarchie que devaient respecter les opérateurs radio était primordiale pour le sénateur Smith : ils étaient en effet employés par une société qui n'était pas la compagnie exploitant le navire. Leur hiérarchie était de fait double, dans la mesure où ils tiraient à la fois leurs ordres de l'équipage, et de l'entreprise Marconi. La primauté de l'une ou de l'autre indiquait également si priorité était

³⁴⁰ USI, p. 1098.

³⁴¹ Voir 4.233.

³⁴² USI, p. 37-38.

donnée au traitement commercial de la T.S.F., ou à son usage comme outil de navigation. Elle s'était déjà posée concernant l'opérateur Binns, du *Republic*, et son droit ou non à vendre son histoire³⁴³. Smith sollicita ainsi l'opérateur Cottam à ce sujet :

« Sénateur SMITH. Pourriez-vous recevoir des ordres de qui que ce soit à part le capitaine du navire quand vous êtes à bord ? Supposez que Mr. Marconi ou un officiel de la Marconi Co. vous donne des ordres par radio que vous recevriez, considéreriez-vous comme votre devoir de les recevoir de la Marconi Co. quand vous êtes en mer ?

Mr. COTTAM. Pas avant ceux du capitaine du navire, monsieur³⁴⁴. »

Ces réponses durent convaincre Smith de l'absence de problème en la matière puisque cette question de la hiérarchisation des rapports entre capitaine et opérateurs ne fut pas soulignée dans son rapport final. Elle fut néanmoins à nouveau clarifiée par la Convention internationale de Londres organisée à la suite du naufrage³⁴⁵.

Un point attira en revanche l'attention de la commission dès le deuxième témoignage entendu, celui du capitaine Arthur Rostron, du *Carpathia* :

« Sénateur SMITH. C'était plutôt accidentel, donc, que vous vous soyez retrouvé dans le rayon de votre instrument quand vous avez capté le *Titanic* ?

Mr. ROSTRON. Oui ; nous étions seulement à 58 miles d'eux.

Sénateur SMITH. Était-ce providentiel ?

Mr. ROSTRON. L'intégralité de la chose est absolument providentielle. Je voudrais-vous dire cela ; que l'opérateur radio était dans sa cabine, à ce moment, pas du tout en service officiel, mais seulement en train d'écouter tout en se déshabillant. [...] En 10 minutes, il se serait peut-être trouvé au lit, et n'aurait pas entendu les messages³⁴⁶. »

Ce caractère providentiel soulignait surtout l'importance d'une veille permanente de la part des opérateurs radio, comme le souligna ensuite Smith en interrogeant Marconi : lui demandant si des dispositifs existaient pour prévenir un opérateur au repos de l'arrivée d'un message urgent, il reçut une réponse négative.

³⁴³ Voir 4.223.

³⁴⁴ USI, p. 97.

³⁴⁵ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 241.

³⁴⁶ USI, p. 34.

Marconi reconnut que le seul moyen d'entrer en communication avec un opérateur en pause était d'attendre qu'il reprenne son service, ce qui n'était pas acceptable en cas d'urgence :

« Sénateur SMITH. Oui, mais plus tard dans ce cas précis aurait certainement signifié que tous ces passagers et membres d'équipage qui ont été sauvés auraient été perdus.

Mr. MARCONI. Oui, monsieur ; je l'admets certainement.

Sénateur SMITH. Vous souvenez vous d'une quelconque réglementation internationale de la convention de Berlin ou d'une quelconque disposition concernant ce sujet ?

Mr. MARCONI. Je ne pense pas qu'il y ait aucune disposition concernant ce point³⁴⁷. »

Marconi ajouta par la suite qu'un des principaux obstacles à la mise en place de deux opérateurs, même sur les plus petits navires, venait des compagnies elles-mêmes, réticentes à prendre en charge cette dépense supplémentaire. Son témoignage affirmait clairement que, si deux opérateurs avaient pour intérêt d'assurer une veille permanente, le but de l'opération était surtout de traiter un plus grand nombre de messages commerciaux, ce qui les rendait utiles sur les grands navires, mais peu sur les petits³⁴⁸. Encore une fois, et en dépit de la prise de conscience marquée par les conventions internationales, cette technologie était alors encore abordée uniquement sous son angle commercial. En la matière, l'opérateur Binns apporta son expertise, fort de la réputation acquise par le sauvetage des naufragés du *Republic* :

« Sénateur SMITH. Mr. Binns, ne pensez-vous pas que ce serait plus utile si, sur les navires où il n'est pas possible de mettre deux opérateurs, la veille du seul opérateur devait s'étendre de 6 heures du soir à 6 heures du matin, afin qu'il puisse être prêt à recevoir les communications des autres navires aux heures où les autres moyens d'observation sont plus difficiles d'usage ?

Mr BINNS. Dans les cas où il est impossible ou peu pratique d'avoir deux opérateurs, je pense que l'opérateur lui-même devrait être de service

³⁴⁷ USI, p. 42-43.

³⁴⁸ USI, p. 43.

durant le quart de nuit, et qu'un mousse un ou apprenti télégraphiste devrait être affecté à la veille de jour. [...] Dans le cas où un navire spécifique serait appelé et où il ne pourrait gérer la communication, il devrait immédiatement appeler le chef opérateur. Néanmoins, j'ai toujours pensé que dans tous les cas, deux opérateurs devraient être affectés à chaque navire³⁴⁹. »

Cette question particulière de la veille de nuit et des autres moyens de communication émergea durant l'enquête lorsqu'il fut révélé que le *Californian*, cargo de la Leyland Line sous le commandement de Stanley Lord, se trouvait à proximité du lieu du naufrage, au point que ses feux aient vraisemblablement été vus depuis le *Titanic*.

Or, son opérateur radio, Cyril Evans, avait coupé ses appareils une dizaine de minutes avant que le *Titanic* ne heurte l'iceberg, et ne fut pas réveillé durant la nuit. L'équipage du *Titanic* tenta, sans succès, d'entrer en contact avec le « navire mystère » à l'aide de fusées et de lampes Morse. Ce n'est qu'au matin qu'Evans apprit finalement le désastre qui s'était joué. Ce rebondissement suscita bien des passions et donna un tour nouveau à l'enquête sur le naufrage, Lord devenant l'une des cibles principales de la commission et de la presse³⁵⁰. La suggestion de Binns avait pour objet d'éviter que ne se reproduise l'erreur d'Evans.

Finalement, le rapport de la commission d'enquête américaine parvint à la conclusion suivante en matière de T.S.F. :

« Le comité conclut que la catastrophe fait apparaître de façon évidente le besoin d'une réglementation de la radiotélégraphie. Il doit y avoir un opérateur en service en permanence, jour et nuit, pour assurer la réception immédiate de tout signal de détresse, d'avertissement, ou autre appel important. Une communication directe, que ce soit par téléphone, tube acoustique ou messenger doit être en place entre la salle radio et la passerelle, pour que l'opérateur n'ait pas à quitter son poste. Il doit y avoir une législation précise pour éviter les interférences par des amateurs, et pour sécuriser le secret des radiogrammes ou messages. Il doit y avoir une source d'énergie

³⁴⁹ USI, p. 1034-1035.

³⁵⁰ Voir 4.122.

auxiliaire, que ce soit par batterie de secours ou générateur à essence, pour permettre le fonctionnement de la radio jusqu'à ce que la salle de radio soit submergée³⁵¹. »

Le comité tirait ainsi les conséquences de la chance providentielle qui avait permis à l'opérateur du *Carpathia* de capter les signaux de détresse et de la malchance qui avait empêché celui du *Californian* de le faire. Il désirait également répondre à la confusion générale qui avait suivi le naufrage du point de vue des communications. Enfin, le problème de la transmission des messages jusqu'à la passerelle fut également souligné.

En comparaison, la commission britannique, plus longue et approfondie, ne s'intéressa que de façon modérée à la T.S.F. Comme indiqué plus haut, seuls quelques opérateurs radio, ainsi que Guglielmo Marconi et son assistant, furent invités à témoigner, soulignant les mêmes dysfonctionnements. Ainsi, seul la vingtième des 24 recommandations faites par le *Board of Trade* avait trait à cette technologie :

« Que sur tous les navires de ce type il devrait y avoir une installation de télégraphie sans fil, et qu'une telle installation devrait fonctionner avec un nombre suffisant d'opérateurs entraînés afin d'assurer un service continu nuit et jour. À ce sujet, l'attention devrait se porter sur les résolutions de la Convention Internationale de Radiotélégraphie qui s'est récemment tenue sous la présidence de Sir H. Babington Smith³⁵². »

Les recommandations étaient, de fait, bien moins détaillées, n'attirant l'attention que sur la nécessité d'assurer une veille constante, mais occultant le besoin de lien direct entre la passerelle et la radio, ou encore la question des signaux parasites. Ceci s'explique par la convention internationale mentionnée dans l'extrait, qui venait de se tenir à Londres et avait pris les devants en concrétisant un certain nombre de dispositions rendues nécessaires par le naufrage.

³⁵¹ USIR, p. 19.

³⁵² BIR, p. 73.

4.233 Un naufrage porteur de leçons pour le futur

Les conclusions tirées du naufrage du *Titanic* au sujet de la télégraphie sans fil menèrent en effet à de nouvelles mesures dès 1912. Il fut ainsi décidé que les indicateurs des navires (par exemple « M.G.Y. » pour le *Titanic*) ne porteraient plus mention de la compagnie fournissant les appareils (le M signifiant ici « Marconi »), mais de leur pays. Plus encore, d'importantes sanctions furent prises contre ceux qui décideraient de ne traiter que les messages venant de la même compagnie³⁵³. Le but était de parvenir peu à peu à une uniformisation du trafic qui ne se limite pas aux pratiques des différentes entreprises. En cela, les dispositions de l'*International Radiotelegraphic Convention* de Londres, tenue durant l'été 1912, complétèrent celles de la Convention de Berlin (1906), qui avait notamment introduit le « S.O.S. ».

De même, le Congrès américain vota en août 1912 un acte pour réguler l'usage de la T.S.F., en déterminant notamment les ordres de priorité pour l'envoi des messages, des mesures prises contre les signaux susceptibles de nuire aux communications, et ainsi de suite³⁵⁴. De la même manière, la question de la primauté des ordres de la compagnie de T.S.F. sur ceux du capitaine fut réglée sans équivoques, la loi déterminant que l'opérateur radio était en permanence sous le contrôle de son capitaine. De même, des dispositions furent prises pour rendre obligatoire une liaison orale directe (téléphone ou tube acoustique) entre la passerelle de commandement et la salle de radio³⁵⁵. Avec une telle mesure, le message du *Mesaba* que Phillips conserva sur sa table en attendant de pouvoir l'apporter à la passerelle aurait été immédiatement transmis aux officiers. Ainsi, le *Britannic*, jumeau du *Titanic* encore en construction lors de ces mesures, fut équipé d'un système de tubes pneumatiques entre la passerelle et la salle radio, pour assurer la transmission directe des messages urgents³⁵⁶.

De même, la convention SOLAS de 1914, donnant des mesures internationales de sécurité en mer, donna aux capitaines l'obligation de signaler aux autres navires

³⁵³ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 241.

³⁵⁴ Act To regulate radio communication, 13 août 1912, consultable en ligne : <http://earlyradiohistory.us/1912act.htm>

³⁵⁵ HALPERN, S. (dir.), *op. cit.*, p. 241.

³⁵⁶ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, *op. cit.*, p. 231.

tout obstacle observé (épave, glaces...) ³⁵⁷. La convention généralisa également la possession d'appareils de T.S.F. en la rendant obligatoire sur les navires transportant plus de 50 personnes, qu'ils soient à voile ou à vapeur, cargos ou navires à passagers ³⁵⁸. Les gouvernements pouvaient néanmoins dispenser, au cas par cas, les navires côtiers, les navires ne transportant qu'exceptionnellement plus de 50 personnes, et les voiliers de modèles anciens qu'il était impossible d'équiper de T.S.F. ³⁵⁹.

Pour éviter que ne se reproduise le cas de Cyril Evans, endormi durant tout le temps du naufrage, et qui n'en apprit la nouvelle que plusieurs heures après, une mesure fut également prise pour que les navires transportant plus de 25 passagers (hors équipage, donc) sur de longues distances assurent une veille permanente en ayant au moins deux opérateurs ³⁶⁰. Dans le cas où cela ne serait pas possible, il était à tout le moins demandé d'avoir à bord un assistant opérateur, marin connaissant les bases du code Morse, qui puisse se livrer à dix minutes d'écoute toutes les deux heures durant les temps de pause de l'opérateur, afin de capter d'éventuels signaux de détresse ³⁶¹. Cette mesure reprenait ainsi les recommandations faites par l'opérateur Jack Binns au sénateur Smith durant la commission américaine ³⁶².

Enfin, pour éviter que ne se reproduise la situation du *Californian*, resté à distance sans intervenir, et dont l'intervention aurait pu se révéler dangereuse du fait des glaces proches, un article clarifia les responsabilités des capitaines :

« Tout capitaine de navire qui reçoit un appel de secours lancé par un navire en détresse est tenu de se porter au secours des sinistrés. Tout capitaine de navire en détresse a le droit de réquisitionner, parmi les bâtiments qui ont répondu à son appel, celui ou ceux qu'il juge les plus aptes à lui porter secours. Il ne doit exercer ce droit qu'après avoir, autant que possible, consulté les capitaines de ces bâtiments. Ceux-ci sont tenus d'obtempérer immédiatement à la réquisition en se rendant, à toute vitesse, au secours des sinistrés.

³⁵⁷ Article 8, convention SOLAS 1914.

³⁵⁸ Article 31.

³⁵⁹ Article 32.

³⁶⁰ Article 33.

³⁶¹ *Idem*.

³⁶² USI, p. 1034-1035.

[...]

Si le capitaine d'un navire se trouve dans l'impossibilité, ou ne considère pas comme raisonnable [...], de se porter au secours du navire en détresse, il en informe immédiatement le capitaine de celui-ci. Il doit, en outre, inscrire à son journal de bord les raisons qui permettent d'apprécier sa conduite³⁶³. »

Ce dernier paragraphe renvoie assez clairement à la question soulevée par le comportement de Stanley Lord, qui pécha entre autres par son excès de discrétion au sujet des mesures qu'il prit cette nuit-là. L'article 37 de la convention SOLAS de 1914 mettait ainsi clairement les capitaines devant leurs responsabilités : quiconque ne porterait pas secours à un autre navire devrait avoir de solides raisons à apporter.

Du reste, les leçons du naufrage ne furent pas uniquement tirées par les conventions internationales. Ainsi, Eugène Pian, radio de *La Provence*, se trouvait à portée de signal du naufrage du *Titanic* sans pour autant que son navire puisse porter assistance au paquebot. Quelques années plus tard, il établit un rapport au sujet de plusieurs naufrages dont il tirait les leçons, du point de vue de la T.S.F.³⁶⁴ :

« La perte du *Titanic* nous a prouvé une fois de plus la vérité de la morale de la fable : « On a souvent besoin d'un plus petit que soi ». Il ne suffit pas, en effet, que le Géant des Mers ait seul, une installation perfectionnée et des opérateurs expérimentés en nombre suffisant pour assurer un service permanent, il faut aussi que, le cas échéant, son appel de détresse puisse être perçu par le modeste cargo qui se trouve dans les parages immédiats. [...] Si d'autres bateaux, et notamment le *Californian* avaient eu le personnel suffisant pour assurer un service permanent, combien de victimes auraient été épargnées ?

[...] Toutes ces questions ont été examinées à la Conférence Internationale qui s'est tenue à Londres en 1912 et, s'inspirant de la leçon du *Titanic* et du *Delhi*³⁶⁵ les représentants de presque tous les pays du monde ont

³⁶³ Article 37, convention SOLAS 1914.

³⁶⁴ Voir en 4.223.

³⁶⁵ Le *Delhi*, de la P&O, s'échoua au large de Gibraltar en décembre 1911, et son sauvetage fut particulièrement laborieux.

élaboré un nouveau règlement radiotélégraphique dont l'application est appelée à porter ses fruits³⁶⁶. »

Opérateur radio, Pian était particulièrement sensible à ces questions et espérait également que ses propres observations seraient prises en compte, comme en témoignent ensuite ses propositions de moyen de localisation de navires à l'aide des ondes radio, déjà évoqué avec le cas du *Republic*³⁶⁷. Le naufrage du *Titanic* fut donc réellement une prise de conscience majeure du rôle que pouvait détenir la télégraphie sans fil.

Plus largement, le rôle de Jack Phillips dans le naufrage attira une grande attention sur le travail des opérateurs radio, et de nombreux hommages lui furent rendus. Outre les mémoriaux qui lui sont directement consacrés, notamment dans son village natal, Godalming, dans le Surrey, son nom orne surtout le mémorial dédié aux opérateurs radio morts en mer, dans le parc new yorkais Battery Park. Le monument fut érigé en 1915.

L'article d'Ernest Laut sur les héros de la télégraphie sans fil, déjà mentionné plus haut, permet de découvrir un autre hommage rendu à Phillips depuis les années 1920 :

« Au cours d'un des premiers congrès qu'ils tinrent, en 1924, ils pensèrent à ceux qui moururent pour l'accomplissement de leur devoir, et ils décidèrent que les radiotélégraphistes de tous les pays, disséminés sur les mers ou perdus dans les ports les plus éloignés, évoqueraient leur souvenir chaque année, à la même époque et au même moment.

La date choisie pour cet hommage fut celle du naufrage du *Titanic*, où périt Phillips, première victime du devoir professionnel, et où fut employé pour la première fois le signal S.O.S. qui remplaçait l'ancien signal de détresse C.Q.D.

C'est ainsi que, depuis quatorze ans, chaque année, le 14 avril à 10 h 25³⁶⁸ – jour et heure de la catastrophe de 1912 – tous les postes du monde font silence pendant cinq minutes, en mémoire des héros³⁶⁹. »

³⁶⁶ 2003 003 0001-6 (AFL).

³⁶⁷ Voir en 4.223.

³⁶⁸ Il était approximativement 22 h 25 à l'heure de New York lorsque le *Titanic* sombra.

³⁶⁹ « « Sauvez-vous ! » « Impossible, il faut d'abord donner l'alarme », des héros dont on ne parle pas assez : les radios des paquebots. », *Le Jour*, 31 janvier 1938 ; 2003 003 0001-6 (AFL).

S'il n'est pas exempt d'erreurs (rapportant notamment la légende selon laquelle le *Titanic* aurait émis le premier « S.O.S. »), l'article prouve bien que le nom de Phillips continuait à apparaître dans la presse généraliste en 1938, et faisait encore l'objet d'éloges.

Le cinéma, enfin, s'empara très tôt de cette thématique. Dès le mois suivant le naufrage, en effet, celui-ci fut représenté sur grand écran avec *Saved from the Titanic*, un film mettant en scène Dorothy Gibson, actrice rescapée du naufrage. Néanmoins, ce film ayant été perdu, ne peut être commenté³⁷⁰. En revanche, l'écho international du drame apparaît clairement avec le film allemand *In Nacht und Eis*, réalisé par Mime Misu durant l'été 1912 : tourné en partie à bord du paquebot *Kaiserin Auguste Victoria* de la HAPAG, le film était pour l'époque assez long, avec ses 35 minutes au total. Or, de très nombreuses scènes y représentent la cabine radio, et les opérateurs s'acharnant à la tâche, jusqu'à avoir les pieds dans l'eau³⁷¹. Il est difficile de se prononcer sur l'écho de ce film en particulier, longtemps perdu et finalement retrouvé en 1998 ; néanmoins, l'image de l'opérateur radio accroché à son poste de travail jusqu'au dernier moment connut une grande postérité.

Ainsi, le film de propagande nazie *Titanic* donna également un rôle symbolique à l'opérateur radio héroïque (et vraisemblablement aux origines germaniques, tel que représenté), qui se sacrifie à son poste, après avoir toutefois relâché son oiseau domestique pour assurer sa survie³⁷². Plus rigoureux, le film *Atlantique, Latitude 41°* (en anglais *A Night to Remember*), adapté de l'ouvrage de référence *La Nuit du Titanic*, donna une grande place aux opérateurs radio, tant du *Titanic* que du *Carpathia* et même du *Californian*, rappelant ainsi aux spectateurs des années 1950 l'importance cruciale qu'avait eue la télégraphie sans fil dans le drame³⁷³. Dans son blockbuster de 1997, James Cameron ne donna en revanche aux opérateurs qu'un rôle très mineur, et les thèmes habituels liés à l'héroïsme de Phillips ne furent pas traités³⁷⁴.

³⁷⁰ FITCH, T., LAYTON, J. K., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, op. cit., p. 277.

³⁷¹ *In Nacht und Eis*, Mime Misu, 1912.

³⁷² *Titanic*, Herbert Selpin et Werner Klingler, 1943.

³⁷³ *Atlantique, Latitude 41°*, Roy Ward Baker, 1958.

³⁷⁴ *Titanic*, James Cameron, 1997.

Il n'en reste pas moins que, dès 1912, le naufrage du *Titanic* fut durablement associé à la télégraphie sans fil. Cette technologie, encore marginale dix ans plus tôt, allait désormais devenir incontournable, et, d'outil pratique destiné aux élites, devint un équipement de sécurité nécessaire et connu de tous.

Cette nette évolution des pratiques en matière de télégraphie sans fil révèle bien comment une technologie à l'origine anecdotique s'est rapidement imposée comme outil, d'abord secondaire, puis totalement essentiel. Alors que des tentatives d'harmonisation avaient déjà vu le jour sans être massivement entendues, le choc engendré par le naufrage du *Titanic* a poussé à adopter massivement de bonnes pratiques qui ont sans conteste sauvé de nombreuses vies sur le long terme.

La télégraphie sans fil n'est pas le seul domaine dans lequel des chocs ont suscité une prise de conscience : la question des incendies à bord des navires, déjà posée depuis des décennies, devint ainsi centrale au cours des années 1930.

4.3 Incendies en mer : naissance d'une hantise

Il peut sembler au premier abord curieux que le feu soit un ennemi majeur des marins, dans un monde où l'élément aquatique domine de loin. Pourtant, nombreux sont les navires qui ont connu de puissants incendies, souvent localisés et maîtrisés, mais parfois terriblement ravageurs. L'usage de combustibles, qu'il s'agisse du charbon ou plus tard du mazout était déjà dangereux en lui-même, et souvent source d'incendies ponctuels. Mais ceci combiné à la profusion de bois utilisé dans la décoration, aux installations électriques parfois précaires, et aux cargaisons souvent inflammables avait souvent tôt fait de transformer les navires en brasiers.

Une soudaine série d'incendies au début des années 1930 poussa les compagnies, notamment françaises (particulièrement touchées), à se pencher sur la question. Il s'agira donc dans un premier temps d'examiner les précédents en la matière pour saisir dans quelle mesure les compagnies y étaient confrontées. Il faudra ensuite évoquer la crise qui se déclenche, en particulier dans la flotte française, à partir de la fin des années 1920, pour, enfin, conclure par la réponse massive apportée par les compagnies des deux côtés de la Manche, en particulier à travers la mise en service du *Normandie*.

4.31 La peur du feu en mer : raisons et précédents

Si les compagnies étudiées n'utilisaient plus, depuis longtemps, de navires intégralement construits en bois, la peur du feu à bord n'était pas réduite pour autant. S'il ne composait plus les coques, le bois était encore omniprésent dans la décoration. Qui plus est, les cargaisons embarquées contenaient souvent des matières hautement inflammables. Or, un incendie n'est pas chose aisée à résoudre en haute mer : lui opposer des trombes d'eau peut aisément transformer le danger en un autre tout aussi fatal si le navire se retrouve déséquilibré.

Bien que les incendies se soient multipliés dans les années 1920 et 1930, des cas plus anciens étaient déjà susceptibles d'attirer l'attention des compagnies et des autorités de façon à faire évoluer la situation.

4.311 Des incendies fréquents, et parfois redoutables

Parmi les facteurs d'incendies, l'un de ceux qui menaçaient en tout premier lieu était lié à l'éclairage. Celui-ci posait dès les origines un problème majeur, à l'époque des bougies puis des lampes à pétrole : un navire étant par définition un lieu instable, il n'était pas improbable que celles-ci se renversent à l'occasion, propageant les flammes dans le navire. Il n'est donc pas étonnant qu'avant la généralisation de l'éclairage électrique, les compagnies et constructeurs aient recherché des solutions alternatives.

L'une des plus originales en la matière est celle qui fut testée en 1872 par Harland & Wolff et la White Star Line à bord de l'*Adriatic* et le *Celtic*, premiers du nom, qui furent équipés d'un système de lampes à gaz. Cette forme d'éclairage était alors révolutionnaire sur un paquebot, mais l'usage ne fut que de très courte durée : au bout de quelques traversées seulement, l'installation fut retirée. En effet, les vibrations du navire entraînaient énormément de ruptures des tuyaux, et des fuites de gaz. Face à ce danger nouveau, les constructeurs se replièrent sur leurs anciennes lampes à pétrole³⁷⁵ ...

La plupart des incendies n'étant pas relevés dans les rapports annuels des entreprises, la recherche doit se reposer sur les sources extérieures, notamment la presse locale des villes portuaires, pour pouvoir bien percevoir l'ampleur du problème. En la matière, un travail intéressant a été réalisé au sujet de la White Star Line par John Eaton et Charles Haas lors de la publication, en 1989, de leur livre *Falling Star* consacré aux différents accidents connus par la White Star. Outre les divers naufrages et accidents de grande ampleur rencontrés par la compagnie (*Atlantic, Republic, Naronic, Titanic, Britannic...*), l'ouvrage revenait également en fin de chaque chapitre sur tous les incidents mineurs qui ont ainsi pu être relevés. À partir de ces listes, il est possible de dresser un descriptif spécifique des incendies rencontrés par la compagnie, de leurs causes et de leurs conséquences.

En voici dans un premier temps l'énumération entre 1870 et 1910, suivie d'éléments d'analyse. En 1874, tout d'abord, le *Baltic* (I) prit feu à cause d'une lampe à

³⁷⁵ DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line, op. cit.*, p. 20-22.

paraffine, mais en sortit sans gros dégâts³⁷⁶. En 1886, le *Germanic* fut touché par un incendie dans ses cales alors qu'il se trouvait à Liverpool, entraînant la destruction d'une cargaison de coton et de fromage³⁷⁷. En 1890, le *Teutonic*, alors stationné dans le port de Liverpool, fut touché par un « feu de matelas » causant des dégâts mineurs. En revanche, la même année et dans le même port, le cargo *Runic* fut victime d'un incendie dans ses cales remplies de 2 000 sacs de soufre, contenant également jute, soude caustique et chiffons, le tout amplifiant le désastre qui fut maîtrisé par inondation de la cale. Deux ans plus tard, le *Runic* était encore victime d'un « incendie mineur³⁷⁸. »

En 1895, un câble électrique mit le feu à la cale du cargo *Tauric*, ce qui nécessita de percer un trou dans le pont pour l'atteindre et y projeter de la vapeur d'eau. L'électricien du bord périt par suffocation, tandis que la cargaison était détruite³⁷⁹. En 1898, un incendie fut relevé sur le *Georgic* dans le port de Liverpool, maîtrisé avant qu'il y ait trop de dégâts³⁸⁰.

Les 4 et 5 août 1900 virent se succéder deux gros feux. Le premier résulta d'une combustion spontanée dans une cale du *Bovic*, alors à New York. Le capitaine dut en appeler aux pompiers de la ville et faire évacuer la cargaison de coton du navire, tandis que l'*Oceanic*, amarré au quai voisin, était aussi menacé. Il y eut finalement pour 1 000 dollars de dégâts. Le lendemain, alors qu'il était déjà à un jour de voyage de Queenstown, le *Cymric* fut victime d'un incendie dans une de ses cales, maîtrisé en 36 h : les dégâts coûtèrent 10 000 \$³⁸¹.

En 1901, un incendie parti d'un placard à linge se répandit aux cabines proches sur le *Majestic*, suite à un problème électrique. Deux ans plus tard, consécutivement, le *Nomadic* vit une cargaison de coton détruite par le feu, puis le *Celtic* subit le même sort³⁸².

En 1904, le *Victorian* arriva au port avec 254 balles de coton détruites par le feu. L'année suivante, le *Majestic* subissait un incendie « mineur », tandis que le

³⁷⁶ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, p. 44.

³⁷⁷ *Idem*, p. 47.

³⁷⁸ *Idem*, p. 48-49.

³⁷⁹ *Idem*, p. 60.

³⁸⁰ *Idem*, p. 61.

³⁸¹ *Idem*, p. 70.

³⁸² *Idem*, p. 71.

Teutonic était victime d'un feu parti d'un local électrique à cause d'usage excessif de soufre lors d'une fumigation. La même année, un feu prit dans les boiseries d'un local de troisième classe de l'*Oceanic*, mais fut maîtrisé sans retarder le départ du navire. En 1906, le *Georgic* fut également victime de dommages minimes suite à un incendie dans le port de Liverpool.³⁸³

La même année, le *Gothic* subit en mer un incendie qui fera l'objet de plus de détails ultérieurement ; tandis que quelques temps plus tard la cale du *Baltic* prenait feu, nécessitant une inondation et aboutissant à la destruction de 640 balles de coton. En 1906, toujours, un feu dans la cale du *Celtic* détruisit pour 6 000 \$ de cargaison³⁸⁴.

En 1907 survinrent pour leur part à New York deux incidents suspects : un feu prit ainsi sur l'*Armenian* tandis que des travailleurs remplaçant des ouvriers grévistes déchargeaient sa cargaison. Moins d'un mois plus tard, un pyromane peut-être payé par les dockers en grève mettait le feu à l'*Oceanic*, ce qui détruisit une partie de sa troisième classe et de précieux décors de théâtre. Le départ fut retardé de plusieurs jours, et les dégâts estimés à plusieurs milliers de dollars³⁸⁵.

En 1908, le *Majestic* fut victime d'un feu mineur dans son fumoir, tandis qu'un incendie dans les cales du *Baltic* causait 10 000 \$ de dégâts³⁸⁶. En 1909, un matelas prit feu dans l'entrepont du *Cretic*, causant la panique parmi les migrants, mais l'incendie fut vite maîtrisé. Furent également relevés cette année-là un feu de balles de coton sur le *Celtic*, durant plus de deux jours, et un incendie mineur sur l'*Oceanic*³⁸⁷.

Cet inventaire ne saurait être exhaustif : nul doute que d'autres faits ne furent pas référencés, ou le furent dans des articles que ne purent consulter Eaton et Haas. Ce récit de plus d'une vingtaine d'incidents montre néanmoins bien à quel point les incendies représentaient un danger fréquent. Plusieurs causes reviennent régulièrement : la cause criminelle, tout d'abord, en 1907, fut toujours minoritaire, quoique des soupçons pèsent toujours lorsque les incendies ont une grande

³⁸³ *Idem*, p. 72-73.

³⁸⁴ *Idem*, p. 83.

³⁸⁵ *Idem*, p. 98.

³⁸⁶ *Idem*, p. 99.

³⁸⁷ *Idem*, p. 118.

ampleur³⁸⁸. Deuxième cause, l'accident humain, assez peu fréquent ici : le principal cas est celui du feu à bord du *Cretic* en 1909, résultant de la maladresse d'un migrant ayant mis le feu à son matelas. D'autres incendies aux causes non signalées ont pu avoir ce genre d'incident pour origine mais cela semble rester relativement rare.

Les problèmes électriques, en revanche, sont légion : les installations de l'époque étaient pour le moins précaires, le courant continu circulant dans des câbles à l'isolation douteuse qui longeaient souvent des boiseries. Des photographies de cabines de l'*Olympic* et du *Titanic* montrent ainsi la présence d'installations qui, si elles semblaient modernes à l'époque, feraient frémir bien des électriciens contemporains. Néanmoins, ce genre d'incendie se fit encore plus fréquent après la Première Guerre mondiale et sera traité ultérieurement.

Enfin, le cas le plus répandu est celui des feux venant de la cargaison : dans l'inventaire ci-dessus, le coton est ainsi un élément récurrent. Des réactions chimiques se produisaient parfois dans les cales, pouvant conduire au désastre. L'important incendie du *Gothic*, en 1906, résulta de l'une d'elles. Venant de Nouvelle-Zélande, le navire transportait de nombreuses carcasses de mouton, et surtout une importante cargaison de laine. Celle-ci s'embrasa et il fallut plusieurs jours pour lutter contre le feu, au point que le navire dut être volontairement échoué par son capitaine, Charles Bartlett³⁸⁹. Après coup, une enquête révéla que le feu était dû à une réaction d'oxydation entre la laine et des moisissures qui se trouvaient dans la cale. Ceci avait coûté 200 000 £ d'époque à la compagnie (pour comparaison, quelques années plus tard, le *Titanic* devait coûter 1,5 million de livres)³⁹⁰.

Le cas de la White Star Line est également révélateur d'un autre type d'incident, dû au combustible transporté : le charbon. Celui-ci prenait en effet spontanément feu dans certaines conditions. Ainsi, à bord du *Titanic*, un feu prit dans une soute à charbon le 2 avril 1912, avant la traversée. Couvant tout au fond de la soute, il ne pouvait être directement éteint, et l'équipage ne put qu'y projeter de la

³⁸⁸ On ne compte plus, par exemple, les soutiens de la théorie voulant que le *Normandie* ait brûlé, non pas de façon accidentelle, mais pour répondre aux volontés de la Mafia...

³⁸⁹ Capitaine reconnu, Bartlett devint par la suite superintendant de la White Star Line, et fut, durant la Première Guerre mondiale, le commandant du *Britannic* lors de son naufrage.

³⁹⁰ EATON, J. et HAAS, C., *op. cit.*, p. 82.

vapeur d'eau pour éviter sa propagation. Il fallut attendre que la soute soit entièrement vidée, le 13 avril suivant, pour que le feu soit maîtrisé. Cet incident fut mis en évidence durant la commission d'enquête britannique, lors de l'interrogatoire du chauffeur Frederick Barrett³⁹¹ : ne s'étant pas penchée sur les mécaniciens, la commission américaine n'avait pas relevé le problème. Or, il s'avérait que le feu avait légèrement déformé la cloison étanche, cloison qui rompit vraisemblablement durant le naufrage, l'accéléralant certainement. Néanmoins, ce genre de feu était fréquent à bord des transatlantiques et ne fut résolu que par l'abandon progressif du charbon.

Les recherches entreprises dans le cadre de ce travail n'ont pas permis d'établir un inventaire similaire concernant la Cunard et la Compagnie générale transatlantique, ce qui ne signifie pas que de tels accidents n'aient pas eu lieu. En effet, si l'on excepte l'incendie du *Gothic* qui nécessita de gros travaux, la plupart des incidents recensés ci-dessous restaient minimes pour la compagnie, et il est probable que des faits similaires pour la Cunard Line ou la Transat n'aient pas laissé de trace importante dans les archives.

Les rapports du conseil d'administration de cette dernière témoignent néanmoins d'au moins un important incendie durant l'avant-guerre, en 1903, avec *La Touraine* : le grand escalier, la salle à manger et une partie des suites de luxe avaient été détruites, mais l'assurance avait pu compenser cette perte et le navire avait vite retrouvé son état d'origine³⁹².

Ainsi, la question du feu se posait de façon suffisamment importante pour que, peu avant la Première Guerre mondiale, de premières solutions soient envisagées à l'échelle internationale.

4.412 De premières prises de conscience

La question de la lutte contre les incendies s'était posée très tôt : déjà en 1889, un rapport du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique

³⁹¹ BI, p 71.

³⁹² Rapport du CA à l'AG de 1903, 1997 004 5209 (AFL).

évoquait l'installation « d'appareils spéciaux [...] pour prévenir autant que possible les chances d'incendies³⁹³. » Ces appareils n'étaient, cependant, pas détaillés.

De même, alors que la protection contre les naufrages, notamment ce qui concerne les cloisons étanches, faisait couramment partie des descriptions des navires, ce qui concernait les incendies était en revanche très massivement ignoré. Ainsi, le numéro spécial du *Shipbuilder* consacré à l'*Olympic* et au *Titanic* décrit en détail leur coque, leur machinerie, leur système électrique et téléphonique, leurs appareils de réfrigération, leurs dispositifs de sauvetage, mais pas un mot ne semble avoir été écrit sur la protection contre les incendies³⁹⁴.

En 1914, pourtant, la convention SOLAS consacra quelques articles à ce sujet, sans en faire un système essentiel. Entre-temps était effectivement survenu le naufrage du *Volturno*, qui avait fortement saisi l'opinion. C'est ce naufrage qui avait suscité le rapport du radio Eugène Pian mentionné au chapitre précédent :

« Le récent naufrage du grand vapeur anglais *Volturno* et les opérations de sauvetage particulièrement émouvantes qui ont permis d'arracher à la mort près de 600 existences rappellent, à nouveau, les précieux services que peu rendre à la navigation la merveilleuse découverte due au génie des Hertz, Branly, Marconi et autres rois de la science³⁹⁵. »

En octobre 1913, ce navire qui transportait des migrants et des produits chimiques hautement inflammables s'embrasa en pleine mer. La T.S.F. permit de faire accourir plusieurs gros navires, notamment le *Carmania* de la Cunard mené par le capitaine Barr qui coordonna l'opération, mais aussi le *Kroonland*, *La Touraine* et, au total, une dizaine de navires. Malgré la mer agitée et l'explosion des chaudières, il fut possible d'évacuer environ 520 personnes, 136 autres ayant trouvé la mort lors de l'évacuation des premiers canots. Suite à cela, la Cunard décida d'accorder une prime et des récompenses au capitaine Barr et à son équipage, mais les rapports du conseil d'administration n'indiquent pas pour autant de mesures prises en ce qui concerne les incendies³⁹⁶.

³⁹³ Rapport du CA à l'AG de 1889, 1997 004 5209 (AFL).

³⁹⁴ *The Shipbuilder*, op. cit.

³⁹⁵ 2003 003 0001-6 (AFL).

³⁹⁶ D.42.B1.9 (LPU).

L'article 55 de la convention SOLAS de 1914 fit pour sa part référence de façon évidente au drame du *Volturno* :

« Il est interdit d'embarquer, comme lest ou comme cargaison, des matières susceptibles, isolément ou dans leur ensemble, de mettre en danger la vie des passagers ou la sécurité du navire, par leur nature, leur quantité ou leur mode d'arrimage. Cette prohibition ne s'applique, ni au matériel destiné aux signaux de détresse du navire lui-même, ni aux approvisionnements navals ou militaires pour le service des États, dans les conditions où le transport de ces approvisionnements est autorisé.

La détermination des matières à considérer comme dangereuses et l'indication des précautions à prendre dans leur emballage et leur arrimage feront l'objet d'instructions officielles et périodiques de la part du Gouvernement de chaque Haute partie contractante³⁹⁷. »

Il ne s'agissait donc pas tant de lutter contre les nombreux cas d'incendies qui avaient pu être subis au quotidien par des navires comme ceux de la White Star Line (à moins de considérer coton et laine comme des substances dangereuses), et la question des incendies dus aux installations électriques n'était pas évoquée. Des dispositions plus concrètes étaient néanmoins fournies dans l'article XLIX du « Règlement » suivant la convention avec des mesures plus concrètes :

« 1. Un service permanent de rondes doit être organisé dans le but de découvrir promptement tout commencement d'incendie.

2. Tout navire doit disposer de pompes à incendie puissantes mues par la vapeur ou par toute autre énergie. [...]

4. Dans tout espace occupé par le chargement on doit pouvoir à la fois diriger deux jets d'eau énergiques et amener de la vapeur en quantité suffisante. [...]

5. Des extincteurs d'incendie portatifs d'un type à fluide doivent être prévus en nombre convenable. [...]

6. Il doit y avoir à bord deux équipements composés chacun d'un casque respiratoire et d'un fanal de sûreté. Ils sont disposés en deux endroits différents.

³⁹⁷ Article 55.

7. Tous les engins destinés à combattre l'incendie doivent être soumis au moins une fois chaque année à une visite complète faite par un expert désigné par le Gouvernement³⁹⁸. »

Les mesures prises concernaient donc encore le traitement du feu une fois déclenché, mais peu se penchaient sur les problèmes réellement susceptibles de mettre en danger la vie des passagers. La plupart des paquebots ne transportaient pas de matières terriblement inflammables, et leurs incendies pouvaient surtout venir de dysfonctionnements électriques, de maladresses, de problèmes liés au combustible de propulsion. Ces questions étaient alors encore très nettement occultées par la convention. Celle-ci, on l'a déjà dit, ne fut jamais réellement appliquée. Elle put néanmoins inspirer des mesures de bon sens à bord des navires.

Mais celles-ci ne devaient pas suffire. L'entre-deux guerres, surtout à partir de la fin des années 1920, allait donner lieu à une série d'incendies qui forcèrent à remettre en cause les pratiques de construction de façon bien plus radicale.

4.32 L'embrassement des années 1930

À partir de la fin des années 1920, une vague d'incendies sérieux toucha plusieurs navires de premier plan, contribuant à renforcer l'intérêt pour ce problème. Si des navires de toutes nationalités furent touchés, que ce soit les *Mauretania* et *Berengaria* britanniques, ou l'*Europa* allemand, la France fut nettement plus exposée avec les incendies du *Paris* (1929), du *Georges Philippar* (1932) et de *L'Atlantique* (1933).

Si seul le premier des trois navires appartenait à la Compagnie générale transatlantique, cela n'empêcha pas cette dernière d'être particulièrement intéressée par la recherche de solutions, auxquelles réfléchissaient également les compagnies étrangères.

³⁹⁸ Article XLIX « Découverte et extinction de l'incendie », Règlement de la convention SOLAS, 1914.

4.321 Du Georges Philippiar à L'Atlantique, la marine française sous pression

En 1929, alors que la Transat connaissait une période de grande prospérité depuis la guerre, avec ses paquebots *France*, *Paris* et *Île-de-France*, un incendie accidentel ravageait une partie des installations du *Paris* au milieu du mois d'août, période la plus rentable. Le conseil d'administration ne put pas ignorer la question, qui fut évoquée l'année suivante :

« L'exploitation de cette ligne [...] a été troublée l'année dernière par l'incendie partiel au mois d'août de notre paquebot *Paris*. Les réparations ont duré environ 6 mois et nous avons profité de son immobilisation forcée pour le rajeunir dans ses cabines et ses locaux communs de façon à en augmenter encore le confort. Nos efforts à ce sujet ont été pleinement justifiés par l'accueil que lui a réservé notre clientèle au moment de sa remise en ligne³⁹⁹. »

De façon assez significative, le conseil évoquait des réparations qui permirent de rajeunir le navire, mais aucune mesure spécifiquement consacrées à la lutte contre les incendies. Le problème semblait alors n'être que le fait d'une malchance qui ne nécessitait pas pour autant une révision des pratiques.

L'incendie est relativement documenté, pas tant pour lui-même que parce que, dix ans plus tard, le paquebot devait sombrer suite à un nouvel incendie : la similitude entre les deux événements, survenus durant une escale au Havre, poussa à réétudier le premier durant l'enquête sur le second. L'incendie du 19 août 1929 fut ainsi décrit :

« Le feu avait été découvert dans la cabine de luxe n°3. Ayant pris rapidement de grandes proportions, toute la partie supérieure arrière du navire fut, bientôt, la proie des flammes, l'incendie ne put être combattu, efficacement, par les seuls moyens du bord. Les pompiers de la ville du Havre, un détachement de marine de l'État et les bateaux pompes du port autonome durent être appelés à l'aide. À six heures le lendemain, tout danger était écarté⁴⁰⁰. »

La cause de l'incendie fut attribuée à un court-circuit ce qui n'empêcha pas certains d'y voir un acte criminel : ce fut ainsi l'avis de son commandant, René Pugno, qui avança quelques arguments :

³⁹⁹ Rapport du CA à l'AG de 1930, 1997 004 5210 (AFL).

⁴⁰⁰ 1999 004 1078 (AFL).

« Les lieux des deux foyers principaux sont des cabines extérieures placées au fond de petits couloirs où on peut s'isoler facilement ; que l'incendie s'est déclaré un jour où les visiteurs étaient particulièrement nombreux ; que le navire devait partir le lendemain pour un des plus forts voyages de l'année et, qu'en aucun moment, il n'a été observé de variation de lumière, ce qui a toujours lieu au moment d'un court-circuit⁴⁰¹. »

Quelle qu'en soit l'origine, l'incendie du *Paris* ne semblait pas, alors, devoir avoir de conséquences durables. Au contraire, il permettait de moderniser en partie les intérieurs du navire qui avait conçu une longue gestation entre 1913 et 1921. Comme l'a relevé Emmanuelle Noiret dans son mémoire consacré au navire, la refonte de 1929, puis celle de 1934 (cette fois-ci planifiée) permirent de lui donner un style plus actuel, totalement dans le courant Art Déco, tandis que le navire était auparavant d'un style moins cohérent, multipliant les expériences et tâtonnements artistiques alors que la compagnie tentait de rediriger ses intérieurs vers plus de modernité et moins de classicisme⁴⁰². Sans aller jusqu'à qualifier cet incendie de coup de chance, il s'agissait donc en tout cas d'une occasion que la compagnie sut saisir, expliquant qu'elle n'ait pas manifesté d'empressement particulier à réformer ses pratiques en matière d'incendie.

Le naufrage du *Georges Philippar* des Messageries maritimes, le 16 mai 1932 alors qu'il entrait dans le golfe d'Aden eut un bien plus grand retentissement. Jumeau des paquebots *Felix Roussel* et *Aramis*, ce navire était l'un des fleurons de sa compagnie sur la route de l'Extrême-Orient, et revenait de sa traversée inaugurale. Résolument moderne, il attirait notamment l'attention du monde maritime de l'époque pour sa propulsion Diesel, qui valait aux navires de la série le surnom de « nautonaphtes » par le président de la compagnie, Georges Philippar, réputé détester les anglicismes.

L'incendie puis le naufrage du navire avaient eu un retentissement particulier du fait de la présence à bord du journaliste Albert Londres, qui périt dans le drame. Londres revenait de Chine où il avait travaillé à un reportage sur les milieux criminels

⁴⁰¹ *Idem.*

⁴⁰² NOIRET, E., *op. cit.*, p. 111-112.

locaux, ce qui attisa les rumeurs d'accident orchestré pour l'éliminer : ces rumeurs sont notamment renforcées par le fait que le couple d'amis avec qui il avait partagé ses découvertes durant le voyage périt également dans l'avion qui les ramenait en France, avec leur pilote, l'aviateur renommé Marcel Goulette.

Pourtant, de nombreux rapports et témoignages internes de la compagnie montrent qu'avant même de quitter les chantiers, le *Georges Philippar* était réputé pour son installation électrique défaillante, sur laquelle l'équipage avait dû effectuer de nombreuses réparations durant le voyage. Comme dans le cas du *Paris*, l'accident semblait donc provenir d'un court-circuit⁴⁰³.

Mais, avant même qu'une année ne se soit écoulée, un nouvel incendie de grande ampleur devait survenir. Le 4 janvier 1933, ce fut en effet au tour de *L'Atlantique* de s'embraser. Navire amiral de la Compagnie Sud Atlantique, qui desservait l'Amérique du Sud, mis en service en 1931, *L'Atlantique* était réputé pour sa décoration somptueuse qui en fit sans aucun doute le paquebot le plus luxueux à avoir sillonné cette route. Sa décoration conçue notamment par Pierre Patout, décorateur de *l'Île-de-France* qui allait ensuite être chargé du *Normandie*, le navire n'était pas sans rappeler ce dernier. Un de ses éléments décoratifs les plus imposants et originaux était sans conteste sa grande « rue » centrale de plus de cent mètres, entourée de boutiques⁴⁰⁴.

L'incendie, survenu lors d'un voyage sans passagers en vue d'une refonte, coûta néanmoins la vie de plusieurs membres d'équipage luttant contre les flammes. Ici encore, l'installation électrique fut vraisemblablement en tort, bien que la piste criminelle n'ait pas été totalement écartée, et le tout fut conjugué avec le recours à des éléments décoratifs impliquant bien des matières inflammables : bois, laque, vernis, caoutchouc⁴⁰⁵... Un aspect de la polémique consista donc à dénoncer l'excès de

⁴⁰³ L'Association French Lines dispose de nombreuses archives appartenant à la Compagnie des Messageries Maritimes, dont bon nombre de documents relatifs au *George Philippar*. Si ceux-ci étaient trop éloignés du cadre de ce travail pour être étudiés, il pourrait être intéressant d'y consacrer des travaux ultérieurs, ne serait-ce que pour clarifier la polémique entourant la mort d'Albert Londres.

⁴⁰⁴ BERNADAC, B. et MOLTENI DE VILLERONT, C., *L'Incendie de L'Atlantique*, Nantes, Marines Editions, 1997, p. 24-26.

⁴⁰⁵ *Idem*, p. 114.

luxe au détriment de la sécurité, ce que fit notamment le député Philibert Besson lors du débat à la Chambre qui tenta d'établir les causes du drame :

« Messieurs, lorsqu'on écoute un témoin relatant les incendies du *Georges Philippiar* et de *L'Atlantique*, immédiatement, on est obligé de penser qu'à bord de ces bateaux, on a sacrifié la sécurité au luxe et au confort et qu'en outre, les moyens de combattre un incendie à bord sont inexistantes, tout au moins inefficaces⁴⁰⁶. »

Aussi des mesures radicales durent-elles être prises. Le rapport établi par le conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique témoigna qu'il en était bien ainsi :

« Notre paquebot *Île-de-France* a été envoyé aux Chantiers de Penhoët à Saint-Nazaire à la fin d'octobre 1932, pour l'exécution de divers travaux de réparations de coque et pour la transformation de ses emménagements. La décoration d'une partie des locaux communs a été renouvelée, et d'importantes améliorations ont été apportées aux emménagements de passagers et à ceux de l'équipage, tant au point de vue de la capacité des emménagements que de leur disposition. D'importants travaux ont également été effectués sur ce navire pour augmenter la sécurité contre l'incendie. L'*Île-de-France* est rentré en ligne au mois d'avril dernier⁴⁰⁷. »

Avant de traiter de ces transformations, il convient néanmoins de voir dans quelle mesure le problème des incendies dépassait à l'époque le simple territoire français.

4.322 L'amorce d'une réflexion sur un problème devenu international

Les Britanniques n'étaient en effet pas exempts d'incendies. L'un des plus notables sur la période étudiée est celui du *Mauretania* le 25 juillet 1921, survenu alors qu'un employé, utilisant un produit nettoyant inflammable, avait maladroitement laissé échapper sa cigarette. Néanmoins, cet incendie qui avait entraîné de considérables dégâts se révéla finalement servir la carrière du navire. Celui-ci était déjà

⁴⁰⁶ *Idem*, p. 113.

⁴⁰⁷ Rapport du CA à l'AG de 1933, 1997 004 5210 (AFL).

vieillissant, et la compagnie profita des nécessaires travaux de réhabilitation pour le moderniser : ses cabines furent ainsi remises au goût du jour, tandis que sa propulsion était convertie au mazout, ce qui lui permit de retrouver les pointes de vitesse de ses débuts⁴⁰⁸. Dans ses rapports, la compagnie se félicita ainsi à demi-mot de cumuler les deux opérations qui hâtaient son programme de conversion au mazout, déjà envisagée en ce qui concernait le *Berengaria* quelques semaines plus tôt⁴⁰⁹. Le *Paris* n'était ainsi pas le seul navire à bénéficier de retombées positives à la suite d'un incendie.

La conversion au mazout n'était d'ailleurs elle-même pas sans danger : les risques impliqués par le charbon ont déjà été évoqués plus haut, mais le combustible de remplacement causa également de violents incendies. Ainsi, sur l'*Olympic*, premier grand paquebot à être converti, en 1920, une valve mal conçue causa un incendie que l'équipage parvint à maîtriser, après cependant que l'un de ses membres eut été sévèrement brûlé. Avec le mazout, un nouveau risque apparaissait⁴¹⁰.

Au sein de la flotte britannique, le navire le plus sujet aux incendies fut néanmoins sans conteste le *Berengaria*, dont l'installation électrique, d'origine allemande, s'avéra défectueuse⁴¹¹. Ainsi, le 25 mai 1926, des passagers relevèrent un bruit étrange dans la salle à manger de première classe, puis un nuage de fumée sortit d'un panneau mural. L'électricien du bord intervint pour arracher le panneau et les câblages qu'il renfermait, et le début d'incendie fut maîtrisé rapidement, sous les yeux des passagers⁴¹². L'incident ne fut pas isolé et, quelques années plus tard, ce genre d'événement se multipliait de façon exponentielle, au point que le deuxième officier du navire, Harry Grattidge, déclara qu'il n'était pas inhabituel de voir trois départs d'incendies mineurs dans la journée⁴¹³. Un autre incendie plus violent survint en 1936 durant une refonte, toujours à cause d'un problème électrique, mais le navire était alors trop âgé pour que des travaux soient rentables⁴¹⁴. Il s'agissait surtout de le faire

⁴⁰⁸ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios, op. cit.*, p. 110-111.

⁴⁰⁹ D.42.B1.10 (LPU).

⁴¹⁰ CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, op. cit.*, p. 106.

⁴¹¹ De façon intéressante, son *sister-ship*, le *Majestic*, construit par les mêmes chantiers, fut également sujet à des incidents du genre, quoique de moindre ampleur. En revanche, le troisième navire de la série, le *Vaterland/Leviathan*, récupéré par les États-Unis, n'y fut jamais sujet ; or, son installation électrique avait été totalement refaite par les Américains lors de sa transformation après-guerre. Il semble donc bien que l'installation allemande d'origine soit responsable.

⁴¹² LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios, op. cit.*, p. 314.

⁴¹³ *Idem*, p. 318.

⁴¹⁴ *Idem*, p. 321.

durer jusqu'à l'arrivée du *Queen Elizabeth*, prévue pour 1940, mais ces incendies à répétition attirèrent l'attention des autorités. Pour ne pas s'engager dans des dépenses trop coûteuses, la compagnie envoya donc le navire à la casse en 1938⁴¹⁵.

Entre temps était apparue la convention SOLAS de 1929, tenue à Londres et qui, contrairement à la première, était entrée en application. La convention elle-même différait peu de la précédente : en matière de protection contre les incendies, un unique article y était toujours consacré, reprenant celui de la convention précédente, c'est-à-dire une dénonciation centrée sur le transport de marchandises jugées dangereuses⁴¹⁶.

L'article du règlement indiquant la mise en pratique des méthodes de lutte contre le feu subit, pour sa part, quelques modifications. Ainsi, l'alinéa rendant obligatoires les rondes se vit complété en regard de l'évolution de la technologie :

« En outre, un système d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé, pour indiquer ou enregistrer automatiquement dans un ou plusieurs points ou stations où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, l'existence ou l'indication d'un incendie dans toutes les parties du navire inaccessibles au service de ronde⁴¹⁷. »

De plus, trois alinéas vinrent compléter l'article pour traiter du cas bien spécifique des navires à combustible liquide (mazout) pour lesquels de nombreux dispositifs d'extinction devaient être prévus en salles des machines et des chaudières⁴¹⁸. Si la convention ne prenait donc pas encore en considération le rôle des matériaux en ce qui concerne la propagation des flammes, et n'évoquait pas non plus les questions d'ordre électrique, elle tentait donc néanmoins de tirer les leçons de risques nouveaux, en offrant par exemple réponse à des incidents comme celui de l'*Olympic* en 1920. Enfin, une première mesure était prise pour limiter l'étendue des

⁴¹⁵ D.42.B.2 (LPU).

⁴¹⁶ Article 24, dans la partie III consacrée aux moyens de sauvetage.

⁴¹⁷ Règle XLIII de la convention de 1929.

⁴¹⁸ *Idem*.

incendies en demandant l'installation de cloisons coupe-feu séparant les différentes parties du navire⁴¹⁹.

Parmi les traces de l'application de cette convention se retrouve ainsi au sein de la Compagnie générale transatlantique un document spécifiquement relatif à la protection contre les incendies du *Paris*, conservé dans le cadre des procédures sur son incendie de 1939. Ce document, présenté sous forme de questionnaire, fait référence aux « règles XVI et XLIII de la convention de Londres », et est daté du 3 juin 1932, témoignant de l'application effective de cette convention⁴²⁰.

Sur les aspects concrets de cette application, le témoignage de Charles Lightoller⁴²¹, alors ancien officier de marine en retraite, est intéressant. Dans son ouvrage *Titanic and Other Ships*, publié en 1935, il ouvrit une parenthèse sur la protection contre les incendies telle qu'elle évoluait alors. Ce passage fut vraisemblablement écrit dans les temps qui suivirent l'incendie de *L'Atlantique*, en 1933 ou 1934 :

« En parlant de feu, l'équipement des navires modernes est tel qu'il est presque impossible, sans forcer le destin, qu'un incendie inflige des dégâts sérieux. [...] En général, les équipements de lutte contre le feu se fondent sur ce qui est dit dans les lignes qui suivent :

Près de la passerelle se trouve le poste incendie principal, où un pompier de plein exercice se trouve en service nuit et jour, et ne doit jamais être à plus de six pieds de la porte de son poste. Dans son petit trou douillet, il est entouré d'instruments qui le mettent en lien direct avec les postes incendie secondaires situés à divers endroits stratégiques du navire. [...]

Les lances à eau sont toujours prêtes [...] de façon que même au cas où un feu très sérieux éclaterait, il serait connu du quartier général en quelques secondes, [...] et un corps de pompiers avec lance, seaux et couvertures serait sur les lieux en moins de trois minutes.

Dans ces circonstances, il est extrêmement difficile d'arriver à une conclusion satisfaisante expliquant comment, sans forcer le destin, un incendie a pu éclater sur un navire moderne comme, disons, *L'Atlantique*, sans être

⁴¹⁹ Règle XVI, convention de 1929.

⁴²⁰ 1997 004 5886 (AFL).

⁴²¹ Voir 4.12 et 4.13 pour son rôle à bord du *Titanic*.

immédiatement détecté. [...] Dans le cas de l'*Europa*, c'est différent : il était encore entre les mains de ses constructeurs, mais à en juger de ce que je connais des constructeurs, les précautions contre les incendies sont tout aussi importantes lorsque le navire est en construction que lorsqu'il est en mer⁴²². »

Mis en service en 1930, l'*Europa* était le *sister-ship* du *Bremen* : leur mise en service aurait dû être simultanée, en 1929. Le 29 mars de cette année, alors qu'il n'était qu'à quelques mois de l'achèvement, l'*Europa* prit feu dans les chantiers Blohm & Voss d'Hambourg, et fut qui plus est fragilisé par les tonnes d'eau utilisées pour le sauver. D'importants travaux durent, logiquement, être entrepris pour le mettre en service.

L'analyse de Lightoller est révélatrice de la mentalité de l'époque en cela que, comme la SOLAS, il s'intéressait surtout aux manières de repérer et éteindre le feu, mais très peu sur ses causes et les éléments facilitant sa propagation. Or, ceux-ci étaient loin d'être négligeables, et, contrairement à ce qu'il semblait penser, de nombreuses défaillances avaient permis l'incendie de l'*Atlantique* de ce point de vue.

En matière de sécurité maritime, le grand défi des années 1930 fut donc de réussir à créer des paquebots où, non seulement la lutte contre les incendies serait efficace, mais surtout où ceux-ci ne surviendraient plus aussi facilement. La tâche s'annonçait complexe.

4.33 Un enjeu de sécurité médiatisé et affronté à bras le corps

Alors que la France s'apprêtait à construire son paquebot le plus emblématique, la question des incendies ne pouvait être ignorée. Lancé en octobre 1932, quelques temps après l'incendie du *Georges Philppar*, le *Normandie* était équipé et décoré au moment où l'*Atlantique* venait de s'embraser. Le paquebot géant de la Transat fut donc le lieu idéal pour élaborer un nouveau type de protection contre les incendies qui fit la fierté de la compagnie et des constructeurs.

Néanmoins, la fin de la décennie continua à se révéler désastreuse en la matière, avec notamment les incendies du *Lafayette*, du *Paris*, du *Majestic* (alors

⁴²² LIGHTOLLER, C., *op. cit.*, p. 276-277.

renommé *Caledonia*) puis, au début des années 1940, du *Normandie* lui-même. La lutte contre le feu n'était pas terminée.

4.331 Le Normandie, symbole de la lutte contre les incendies

Comme on l'a dit, les incendies du *Georges Philippar* et de *L'Atlantique* survinrent à un moment stratégique de la construction du *Normandie*, celui où devait débiter son aménagement intérieur après la construction et le lancement de la coque. De fait, il fut décidé de repousser largement la mise en service du navire pour mieux le protéger contre ce fléau. Ce choix se révéla d'autant plus judicieux que fut votée le 16 juin 1933 par le parlement français une loi « sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de plaisance » traitant de cette question.

Alors que, jusque-là, la protection contre les incendies était un thème mineur, voire absent, de la communication au sujet des navires, elle allait en devenir un aspect essentiel. En témoigne notamment un extrait du discours du président Albert Lebrun lors de l'inauguration du navire :

« Et puis ce fut tout un ensemble de précautions minutieuses, dont l'ingéniosité n'a d'égale que la science, pour le garantir contre le risque d'incendie, ce fléau devenu le plus terrible pour le navigateur, alors qu'aujourd'hui on sait maîtriser la plupart des périls marins⁴²³. »

Parmi les principales nouveautés figurait l'idée de prévention des incendies : contrairement à la SOLAS de 1929, il ne s'agissait plus désormais de limiter les dégâts, mais d'éviter qu'ils ne surviennent. Le rapport sur la sécurité élaboré par l'officier Le Huédé, déjà évoqué précédemment en ce qui concernait les risques de la mer, se montra particulièrement détaillé en consacrant une partie au traitement des risques d'incendies :

« Contre le feu, c'est d'abord la nature elle-même du navire qui s'oppose à sa naissance, par l'emploi très large du métal ou de matériaux ininflammables, l'ignifugation de ceux qui le sont pas. [...] Contre le feu déclaré, alimenté par l'oxygène de l'air, propagé par le courant d'air, c'est le

⁴²³ 1997 004 6295 (AFL).

« compartimentage », poussé jusqu'au « cellulage » complet du navire qui intervient. Les cloisons étanches au feu sont la suite logique des cloisons étanches à l'eau. [...] De plus, en règle générale : toutes les cloisons des locaux personnel sont métalliques. Dans les emménagements passagers, les locaux sanitaires entièrement métalliques constituent autant d'éléments de résistance au feu. Des cloisons métalliques, recouvertes de 40 millimètres de laine de scories, entourent tous les puits verticaux et escaliers, eux-mêmes métalliques⁴²⁴. »

L'un des maîtres mots était donc la division du navire en différentes parties, de façon à éviter un embrasement généralisé. À cette fin, le paquebot était notamment divisé en quatre sections anti-feu, elles-mêmes subdivisées, permettant de restreindre la propagation des flammes et donc de faciliter le travail des pompiers. C'est ce qu'expliqua l'ingénieur Jean Marie durant sa conférence à la Sorbonne :

« La localisation du feu est assurée par le cloisonnement établi conformément aux prescriptions réglementaires. Dans les locaux des passagers, le navire a été divisé en quatre tranches verticales, par des cloisons métalliques calorifugées, qui prolongent jusque dans les hauts certaines cloisons étanches des fonds. Ces tranches sont indépendantes les unes des autres au point de vue de la ventilation et de la distribution électrique. [...] Si un incendie, même violent, s'y déclare, il y restera circonscrit, grâce aux barrages isolants, pendant plus d'une demi-heure, la température restant normale pendant ce même temps dans le voisinage immédiat de l'îlot⁴²⁵. »

Ces mesures devaient donc permettre, en théorie, d'éviter ce qui s'était produit sur le *Paris* ou *L'Atlantique*, à bord desquels, très vite, l'incendie parti d'un local s'était propagé à une trop grande partie du navire pour être maîtrisé. À ces mesures s'en ajoutaient d'autres, prises en ce qui concerne les matériaux utilisés :

« La première précaution prise contre les dangers du feu consiste en ce qu'il a été fait, pour la construction, l'installation et l'aménagement des locaux, jusque dans les moindres détails, un emploi très étendu de matériaux incombustibles (revêtements de sol, de parois, de plafonds en ciment, céramique, staff, matières vitrifiées, métaux, etc...)

⁴²⁴ 1999 004 0920 (AFL).

⁴²⁵ Conférence de Jean Marie à la Sorbonne, 1999 004 0922 (AFL).

S'il a été impossible d'éliminer complètement le bois de toutes les cloisons, parce que le bois est plus léger, plus souple, moins sonore que le métal, on a du moins supprimé son emploi dans l'entourage de locaux sanitaires, comme les salles de bains, dans les vaigrages des locaux de service, dans les escaliers et les échelles. [...] Pour les revêtements de pont, certains matériaux ont été éliminés, parce qu'on a constaté qu'en cas d'incendie, ils dégagent des fumées abondantes. [...]

On a rendu difficilement combustibles, quand il était impossible d'en éviter l'emploi, les matériaux qui le sont par nature [...]. Il ne subsistera à bord comme matières vraiment combustibles que la literie, le linge, les vêtements, les malles des passagers et du personnel⁴²⁶. »

Le renoncement aux matières inflammables n'était pas total : le bois avait encore de nombreuses qualités, bien que Jean Marie évite de trop parler du fait que ces enjeux étaient aussi – et surtout – décoratifs⁴²⁷. L'essentiel était fait, néanmoins, pour que les artères de communication et les escaliers soient les plus sûrs possibles de ce point de vue, de façon à faciliter tant les interventions qu'une éventuelle évacuation.

De la même manière, Jean Marie signala des mesures prises de façon à éviter les problèmes électriques et, surtout, à pouvoir en restreindre la portée en désactivant facilement une partie du réseau⁴²⁸. Par ces innovations, les leçons du *Georges Philippar* et de *L'Atlantique* semblaient donc tirées.

Venait ensuite la question de la détection des incendies. Il a déjà été mentionné la description élaborée par Charles Lightoller au sujet des pratiques habituelles en la matière, divers postes à des emplacements stratégiques relayant l'information à un poste central. À bord du *Normandie*, la détection reposait toujours avant tout sur l'aspect humain, comme l'expliqua Le Huédé :

« Il est de toute nécessité de pouvoir déceler immédiatement le feu qui couve. L'odorat est le plus subtil des détecteurs. Le jour, dans les locaux

⁴²⁶ *Idem.*

⁴²⁷ Comme on aura l'occasion de le voir en conclusion, la tentative d'un navire sans matériaux inflammables se concrétisa notamment avec le *United States*, mais ce navire n'eut jamais bonne réputation du point de vue de ses intérieurs, jugés très austères. Son énorme vitesse de pointe compensait fortement ce défaut, néanmoins.

⁴²⁸ Conférence de Jean Marie à la Sorbonne, 1999 004 0922 (AFL).

habités, passagers et personnel contribuent à la détection. La nuit, 8 veilleurs pompiers spécialisés effectuent des rondes ininterrompues dans chacune des 4 Tranches principales du navire. Le parcours et la durée de chaque ronde sont nettement définis. Ils s'inscrivent et se contrôlent automatiquement au Tableau lumineux du Central de Sécurité. [...] Un réseau complet de détecteurs électro-thermiques double la sécurité obtenue par ces veilleurs. Chaque cabine possédant un appareil, 1075 sont répartis à bord⁴²⁹. »

Les appareils de détection étaient avant tout complémentaires des moyens humains, comme l'évoqua Jean Marie :

« D'intéressantes innovations sont à signaler en ce qui concerne la détection et l'extinction du feu, grand problème de l'heure présente pour les constructeurs de paquebots.

Dans les emménagements, 1 075 appareils détecteurs automatiques signaleront au poste central toute élévation de la température supérieure à 70° [...]. En même temps, s'allumera dans la coursive, s'il s'agit d'une cabine, une forte lampe rouge d'alerte. Aucune sonnerie ne sera cependant installée dans les coursives, de façon à éviter toute fausse alerte chez les passagers, pour le cas où le détecteur se serait déclenché à faux⁴³⁰. »

Cette absence d'alarme sonore s'explique par les effets désastreux qu'aurait pu avoir un mouvement de panique parmi les passagers : ici, c'est notamment le souvenir du *Volturno* qui pouvait s'exprimer, les victimes étant les personnes évacuées trop tôt sur une mer trop agitée. Tout l'enjeu était donc de faciliter les interventions, sans propager la panique. En la matière, un important réseau téléphonique se distinguait, permettant d'informer très rapidement le poste central au cours des rondes.

Concernant l'intervention, Le Huédé expliqua comment celle-ci devait être rapide et organisée :

« Le fonctionnement d'un détecteur alerte simultanément le garçon de cabine déjà sur place et le Central Sécurité. 2 pompiers spécialisés, en permanence à ce Central Sécurité, partent immédiatement. Ils sont équipés et munis d'un matériel de premier secours. Ils connaissent parfaitement la technique du feu et doivent l'étouffer à sa naissance. En cas d'insuccès, l'un

⁴²⁹ 1999 004 0920 (AFL).

⁴³⁰ Conférence de Jean Marie à la Sorbonne, 1999 004 0922 (AFL).

des Pompiers continue la lutte, l'autre donne l'alarme. Dans un rayon de 15 mètres, il trouve une armoire à incendie et son avertisseur à main qu'il actionne⁴³¹. »

Alors, l'électricien principal était informé qu'il devait couper le courant et la ventilation dans ce secteur. Venait alors l'intervention à proprement parler, qui devait prendre en compte la spécificité liée aux incendies en mer : l'excès d'eau pourrait mener à un naufrage. Jean Marie détailla ainsi les mesures à prendre en cas d'incendie :

« L'extinction locale de tout commencement d'incendie sera assurée, dans les machines, par des projections à distance de mousse d'acide carbonique et, dans les cales, les soutes, les magasins, les entreponts, par des introductions massives de gaz carbonique. [...] L'alerte donnée, une ronde se rendra aussitôt à l'endroit indiqué, vérifiera que personne ne se trouve dans la cale ou le magasin et en fermera tout accès ; puis, par un simple coup de téléphone, on provoquera la décharge des bouteilles de gaz carbonique : l'extinction sera instantanée. Dans les coursives des emménagements, seront installés 220 postes d'incendie[...]. Il sera dans tous les cas possible de noyer une cabine quelconque par introduction d'une lance au travers du plafond : des nables spéciaux sont prévus à cet effet dans chaque cabine⁴³². »

La mise en place de ce dispositif, comme de nombreux points liés à l'aménagement du *Normandie*, s'était faite sous l'égide du commandant Pugnet, qui devait en avoir la charge lors de sa mise en service. Ancien du *Paris*, Pugnet connaissait bien le problème de la lutte contre les incendies, et était l'homme idéal pour élaborer ce système de protection.

Il se démarqua notamment par l'introduction de dispositifs surnommés les « trous Pugnet », orifices percés dans les plafonds des locaux, permettant d'insérer une lance à incendie pour atteindre par le haut un local autrement inaccessible. Il était alors possible d'y pulvériser de l'eau ou du gaz carbonique afin de maîtriser les flammes sans pour autant mettre en danger l'équipage intervenant sur le site, les incendies se révélant trop souvent mortels pour ceux chargés de les éteindre⁴³³.

⁴³¹ 1999 004 0920 (AFL).

⁴³² Conférence de Jean Marie à la Sorbonne, 1999 004 0922 (AFL).

⁴³³ 1997 004 4675 (AFL).

Cette protection contre les incendies fit la fierté de la compagnie et fut souvent mise en avant dans les documents publiés sur le navire lors de sa promotion. On a vu comme le sujet fut évoqué par le Président de la République lui-même lors de l'inauguration du paquebot. Après avoir évoqué en détail ce système de protection, Jean Marie choisit pour sa part de conclure ainsi son intervention à la Sorbonne :

« *Normandie* était déjà en construction quand se sont posés brutalement les problèmes qu'évoquait la disparition successive de plusieurs paquebots neufs parmi les plus modernes et les plus grands. Il a fallu en 1933 arrêter les travaux, reprendre les études du début, refaire l'inventaire des moyens propres à prévenir l'incendie à bord, à le découvrir et à lutter contre lui.

Toutes ces études ont été [...] menées en quelque sorte de pair avec l'élaboration des diverses mesures réglementaires qui ont été prises en application de la loi du 16 juin 1933 et qui sont relatives au cloisonnement et à l'aménagement intérieur des navires à passagers, aux peintures et vernis, aux installations électriques de bord. En sorte qu'on peut dire que ce navire est le premier auquel il ait été fait application dans son intégralité d'une réglementation nouvelle dont on connaît la sévérité. Sur aucun autre on ne trouverait un pareil ensemble de moyens de protection et de sauvegarde : les vies humaines qui se confieront à lui seront bien gardées⁴³⁴. »

De la même manière, Henri Cangardel s'était longuement attardé sur ce sujet dans sa présentation du navire adressée à l'élite parisienne, au théâtre de la Michodière, au risque de perdre son public dans des explications bien trop techniques⁴³⁵.

En quelques années, donc, la lutte contre les incendies à bord des navires était devenue un enjeu majeur, mais, plus encore un argument de vente célébrant, ici, le progrès français. Ces questionnements dépassaient néanmoins la France et le *Normandie*, et la fin des années 1930 vit le problème se perpétuer...

⁴³⁴ Conférence de Jean Marie à la Sorbonne, 1999 004 0922 (AFL).

⁴³⁵ Conférence d'Henri Cangardel, 1999 004 0922 (AFL).

4.332 Un problème plus vaste, pour une lutte constante

Les compagnies britanniques ne restèrent pas non plus inactives. Les archives de la Cunard Line au Maritime Merseyside Museum de Liverpool contiennent ainsi la version écrite d'une communication de Leslie Champness, vice-président de la North-East Coast Institution of Engineers and Shipbuilders, donnée le 11 novembre 1932 lors d'une réunion de cette organisation, et sobrement intitulée *Fire on Ships*.

Énumérant les incidents des dix années précédentes, l'auteur releva que les incendies avaient fait 100 morts parmi les membres d'équipage de la marine marchande britannique, auxquels s'ajoutaient 9 passagers, et 50 personnes proches (dockers, notamment). Le discours avait pour but de donner des pistes de prévention, précisant d'emblée que la question des coûts ne se posait pas :

« Quand on parle de vies, les coûts sont d'importance secondaire, et l'examen des dépenses volontaires que les grandes compagnies de transport de passagers investissent dans la sécurité renforce cela⁴³⁶. »

Évoquant les différentes causes d'incendie, l'auteur s'attarda peu sur les courts circuits et écarta rapidement les incendies volontaires, signalant que peu de pyromanes pourraient sérieusement prendre le risque de périr dans le feu qu'ils auraient eux-mêmes déclenchés en mer. En revanche, l'auteur attira l'attention sur un comportement dangereux à l'origine d'incendies qui n'avait pas été évoqué par les constructeurs français : les mégots de cigarette jetés par terre sans attention. Champness proposait une solution :

« La nécessité, notamment dans les salons publics et entrées, de fournir de grands cendriers et réceptacles contenant de l'eau, devrait être évidente. Il est, en revanche, fort curieux que des cendriers soient généralement absents des cabines, donnant l'impression que de nombreuses compagnies maritimes portent encore la croyance victorienne selon laquelle le grand public ne fume pas dans sa cabine [...]. Des cendriers modernes fermables existent et devraient être installés dans chaque cabine, et des corbeilles à papiers en métal ou en bois ignifugé devraient être fournies. Par

⁴³⁶ B/CUN/7/4/18 (MMM).

des aspects aussi triviaux et minimes, des drames peuvent survenir et surviennent⁴³⁷. »

La communication de Champness détaillait ensuite de nombreuses considérations sur les matériaux et la façon d'agencer les aménagements en sections séparées qui recourent les conclusions de la Compagnie générale transatlantique.

Le même dossier conservé par la Cunard contenait une autre communication faite à cette société, cette fois-ci en 1934, sur les procédures à appliquer dans la lutte contre le feu, par E. F. Spanner, capitaine en retraite. Celui-ci distinguait trois types d'incendies : les feux de salles des machines, souvent liés au mazout, ceux qui éclataient dans les cales, et ceux qui éclataient dans les installations destinées aux passagers. Il proposait quelques innovations, notamment l'usage d'une brume de composition spéciale dans les salles des machines pour éviter d'avoir recours à de dangereuses quantités de CO₂, les explications techniques n'étant pas adaptées dans le présent développement⁴³⁸.

Il apparaît donc clairement que, dans les années 1930, les compagnies britanniques étaient tout aussi inquiètes de la question des incendies que les entreprises françaises. Le rapport de Champness s'ouvrait d'ailleurs sur une allusion au *Georges Philippar*, et il est probable que ce soit le naufrage de ce dernier qui ait suscité la communication.

La Cunard et la White Star Line ne furent pas exemptes d'incidents en la matière. Le *Berengaria* a ainsi déjà été mentionné. Sa fin de carrière est particulièrement porteuse d'enseignements : le début de l'année 1938 vit ainsi se succéder plusieurs gros incendies dans ses installations, ravageant notamment sa première classe. L'un de ces incendies, survenu à New York entraîna d'ailleurs un traversée particulière : les passagers de première classe du voyage retour eurent en effet le choix entre passer en deuxième, ou voyager sur un autre navire de la compagnie⁴³⁹... Les autorités américaines finirent par retirer ses certificats de navigation au paquebot et la compagnie dut calculer la solution la plus avantageuse

⁴³⁷ *Idem.*

⁴³⁸ *Idem.*

⁴³⁹ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios, op. cit.*, p. 321-322.

entre une refonte de son système électrique et la démolition. Cette dernière option fut choisie au vu de la rentabilité du paquebot⁴⁴⁰.

Du côté de la White Star Line, le *Majestic* ne se révéla guère plus satisfaisant. Comme son jumeau, il eut à souffrir de son installation électrique qui entraîna de nombreux incendies mineurs en fin de carrière, aux dégâts plus localisés que sur le *Berengaria*⁴⁴¹. Cela ne l'empêcha pas de connaître une fin par le feu lorsque, devenu navire d'entraînement de la Royal Navy depuis 1936, sous le nom de *Caledonia*, il brûla le 29 septembre 1939, à une période où son usage militaire aurait pu se révéler profitable⁴⁴².

La Compagnie générale transatlantique ne fut pas exempte de ces désastres, malgré son importante communication en la matière. Ainsi, en 1938, son *cabin-ship* de huit années seulement, le *Lafayette*, s'embrasa dans le port du Havre et fut une perte totale⁴⁴³. L'année suivante, de la même manière, le *Paris* s'embrasait dans le port du Havre des suites d'un incendie accidentel parti de sa boulangerie⁴⁴⁴. Les tonnes d'eau utilisées pour maîtriser le feu le déséquilibrèrent et firent chavirer sa coque qui resta alignée le long du quai pendant de nombreuses années, jusqu'après la guerre⁴⁴⁵.

Le naufrage du *Paris* entraîna à nouveau des enquêtes qui conclurent encore une fois à la nécessité d'élaborer des pratiques fiables de lutte contre le feu, et de les éprouver régulièrement lors d'exercices. Plus encore, il causa du tort par la perte d'œuvres d'art destinées à l'Exposition universelle de 1939, retardant de plusieurs semaines l'ouverture du pavillon français⁴⁴⁶. Néanmoins, cette perte resta secondaire pour la compagnie, le *Paris* étant un paquebot vieillissant qu'elle avait déjà en bonne part sacrifié avec l'entrée en service du *Normandie*. En 1942, du reste, celui-ci devait subir un sort similaire, dans le port de New York, un ouvrier ayant par mégarde mis le feu à un stock de gilets de sauvetage en découpant une colonne au chalumeau. La

⁴⁴⁰ D.42.B.2 (LPU).

⁴⁴¹ LAYTON, J. K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, op. cit., p. 388.

⁴⁴² *Idem*, p. 396.

⁴⁴³ Rapport du CA à l'AG de 1939, 1997 004 5210 (AFL).

⁴⁴⁴ Rapport du CA à l'AG de 1940, 1997 004 5210 (AFL).

⁴⁴⁵ En 1946, la coque du *Paris* causa un autre désastre pour la Transat : l'*Europa*, cédé à la compagnie française pour compenser la perte du *Normandie*, heurta en effet son épave et sombra en partie. Renfloué, il fut totalement refondu dans les chantiers de Penhoët pour reprendre du service en 1950 sous le nom hautement symbolique dans ce contexte de *Liberté*.

⁴⁴⁶ NOIRET, E., op. cit., p. 38-56.

protection anti-incendie du navire ne fut que d'un secours partiel, l'équipage américain du navire réquisitionné par l'US Navy n'ayant pas appliqué les procédures adéquates. Qui plus est, l'incendie en lui-même ne menaça pas tant le navire que l'eau utilisée pour le contrer, qui causa sa fin. Cette perte fut, on s'en doute, bien plus douloureuse pour la compagnie qui la surmonta néanmoins après la guerre.

Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclata, le problème des incendies restait intact : les compagnies avaient eu beau mettre en place des dispositifs de lutte ingénieux et prendre des dispositions dans la conception même des navires, les risques humains restaient trop forts. Même après-guerre, les incendies causèrent encore la disparition de plusieurs paquebots prestigieux, notamment le *Queen Elizabeth*. Cette obsession de la lutte contre le feu se retrouva d'ailleurs dans les travaux de l'architecte américain William Francis Gibbs, concepteur, dans les années 1950, du rapide *United States*, qui fit strictement interdire le bois à bord du paquebot⁴⁴⁷. La sécurité du navire y gagna ce que sa décoration y perdit, rendant impossible son exploitation dans le domaine de la croisière après la fin de la ligne transatlantique.

Si, à un niveau international, les conventions SOLAS et les décisions des compagnies avaient permis de tirer les leçons de naufrages comme celui du *Titanic*, si elles prirent des dispositions fortes pour réguler l'usage de la T.S.F. au profit de la sauvegarde des vies de tous, la lutte contre les incendies resta un échec malgré de nombreux efforts entrepris de tous côtés de l'océan...

Conclusion de la quatrième partie

Afin de conclure cette étude des questions relatives à la sécurité en mer, il convient de relever à quel point, une fois encore, les questions qui se posèrent aux compagnies furent similaires, des deux côtés de la Manche, de même que les réponses. Plus que pour tous les autres aspects étudiés, la sécurité en mer appela en effet des réponses internationales et uniformes de façon à pouvoir être efficaces, à une époque où les organisations aptes à appliquer ce genre de solution n'étaient pas

⁴⁴⁷ Il est ainsi souvent avancé que les seuls éléments en bois à bord étaient le billot du boucher et le piano, quoi que Gibbs ait tenté de faire élaborer un piano en aluminium...

encore à l'ordre du jour. Si un naufrage comme celui de *La Bourgogne* avait surtout soulevé la question des dédommagements, la perte du *Titanic* appela des réponses fortes, pour lesquelles rien n'était jusque-là prévu, ce qui explique le dédoublement de l'enquête, et la proposition du sénateur Smith de faire pression sur tous les navires arrivant aux États-Unis, espérant faire de ce pays un modèle en la matière. Ce furent pourtant, avec la SOLAS, des conventions internationales élaborées entre de nombreux pays qui virent finalement le jour.

En la matière, la question de la télégraphie sans fil est la plus évidente : cette technologie dépassant les frontières, elle nécessitait des législations qui le fassent tout autant, sans quoi il serait impossible de l'utiliser efficacement⁴⁴⁸. Ceci entraînait également la mise en place de dispositions internationales comme la patrouille des glaces, qui ne pouvait être efficace sans une coordination entre les différents pays concernés. Une lente prise de conscience, fortement aidée par les catastrophes de grande ampleur, apparut donc pour utiliser au mieux cet outil dont le rôle en matière de sécurité avait, au départ, était fortement sous-estimé.

Il n'en reste pas moins que les mesures furent souvent lentes à mettre en place : sans cesse repoussée avant le naufrage du *Titanic*, la question des canots de sauvetage, par exemple, ne fut pas immédiatement réglée et bien des points restèrent en suspens, au point que l'on pourrait se demander si, aujourd'hui encore, de nombreuses failles ne subsistent pas. De même, la sécurité continua à passer après bien des impératifs commerciaux, comme en témoigne la manière avec laquelle se poursuivit la traversée de l'océan à grande vitesse, aucune compagnie (ni, pourrait-on ajouter, aucun passager) ne voulant y renoncer. L'exemple des incendies et de la lutte qui fut menée pour les éviter à partir des années 1930 prouve néanmoins que, lorsqu'un problème devenait trop visible et handicapant, les compagnies et, de façon plus large, les législations internationales avaient les moyens de le résoudre.

⁴⁴⁸ Le même problème se pose de nos jours avec Internet, le caractère international du réseau rendant obsolètes de nombreuses législations, que ce soit en termes d'autorisation de l'information (cas des heures d'annonce de résultats électoraux, par exemple), ou en ce qui concerne le droit d'auteur, lorsque les exceptions varient selon les pays.

Conclusion

Pendant le demi-siècle qui a été l'objet de cette étude, la Compagnie générale transatlantique, la Cunard et la White Star Line furent donc parmi les principales entreprises à faire office de pont entre l'ancien et le nouveau continent à une époque où aucune alternative n'existait.

Si les thématiques étudiées ici semblent en apparence diverses, un point leur est commun : l'évolution des compagnies fut calquée sur l'évolution du monde qui les entourait. En cela, les grands transatlantiques furent de façon constante le reflet de ce qui se passait alors à terre.

Reflet, tout d'abord, du caractère politique de la gestion de ces compagnies. Ainsi, la question des subventions postales, tant en France qu'au Royaume-Uni, fut à l'image des débats qui se tenaient dans les parlements respectifs. Si, au début de la période étudiée ici, le Royaume-Uni avait, d'ores et déjà, tranché pour un format souple fondé sur des contrats qui n'entravaient ni les entreprises, ni l'État, ce n'était pas le cas de la France, tiraillée entre le désir de certains de se débarrasser d'un système jugé très lourd et, d'autre part, la nécessité de continuer à financer une entreprise française totalement dépendante de ces subventions.

De même, le cas de la gestion des crises liées à la marine n'était, finalement, que l'extension de crises bien terriennes. Ainsi, l'International Mercantile Marine Company qui fit trembler le gouvernement britannique n'était qu'une tentative de plus par John Pierpont Morgan pour constituer un empire dans un nouveau secteur, chose qu'il avait déjà réalisée à plusieurs reprises aux États-Unis. Avec l'IMM, le modèle américain tentait de s'exporter à l'échelle internationale dans un secteur qui, jusque-là, n'était pas profitable aux États-Unis, et si l'initiative de Morgan fut finalement un échec, l'IMM reste un symbole d'une soif de conquête de nouveaux marchés et de monopoles qui ne mourut pas avec elle. Quant à la grande crise des années 1930, elle força les gouvernements des deux côtés de la Manche à s'impliquer, avec réticence dans le sauvetage d'entreprises à la fois nécessaires et pourtant non viables à un moment donné. La quasi-nationalisation de la Compagnie générale transatlantique,

pour sauver le pavillon français sur l'Atlantique nord et l'industrie navale de Saint-Nazaire, et le chantage de Neville Chamberlain pour obtenir la fusion des deux compagnies britanniques en une entreprise viable ont tous deux un point commun. Ce furent en effet des entraves au principe du laissez-faire en vogue : les compagnies maritimes prouvaient que, dans certains cas, la « main invisible » avait besoin d'aide, une aide que la France devait également accorder, à la même époque, à l'Aéropostale. En confiant des services d'intérêt national, voire international, à des entreprises privées subventionnées, les deux États objets de l'étude acceptèrent finalement les inconvénients des nationalisations sans en tirer les avantages...

Cela ne fut jamais aussi vrai que dans le cas de la guerre. Des navires furent financés à prix d'or pour un éventuel service militaire qui, dans certains cas, n'arriva jamais¹. Le cas du *Lusitania* et du *Mauretania* fut tout aussi mauvais pour le gouvernement : si les navires avaient, dès le début, été conçus comme croiseurs auxiliaires, il se révéla qu'ils n'étaient pas viables en la matière, au point que le *Lusitania* ne quitta pas son service commercial durant le conflit, service qui lui fut néanmoins fatal. Dans les premiers temps de la guerre, l'Amirauté avait donc subventionné des navires qui, finalement, passèrent les premiers temps du conflit à attendre à quai ou assurer un service civil. Surtout, même dans le cas des usages qui furent trouvés aux navires (paquebot-hôpital, transport de troupes...), les subventions se révélèrent superflues : les gouvernements britannique (en 1917) puis français (l'année suivante) décidèrent finalement de réquisitionner purement et simplement l'intégralité des flottes pour l'effort de guerre. Même dans le cas de ces réquisitions totales, néanmoins, l'État accepta, des deux côtés de l'Atlantique, de dédommager les entreprises de façon fort généreuse, ce qui leur donna après-guerre une situation somme toute très favorable pour des compagnies qui avaient perdu une part de leur matériel dans le conflit. La situation de la Compagnie générale transatlantique est en cela éloquente : malgré la perte d'une trentaine de navires, elle fut, en 1919, la

¹ L'exemple du *Majestic* de 1890 est en cela édifiant : financé durant 24 ans au prix fort par l'Amirauté pour un éventuel service de croiseur auxiliaire, il ne remplit jamais cette fonction, pas même durant des cérémonies comme la revue navale de Spithead à laquelle participa son jumeau, le *Teutonic*. C'était donc un investissement presque totalement à perte, si l'on excepte les quelques transports de troupes effectués par le navire durant la Seconde Guerre des Boers.

compagnie transportant le plus grand nombre de personnes aux États-Unis², et les années 1920 permirent un essor qui n'avait rien de comparable avec les premières années du siècle.

Mais ces compagnies furent également le reflet d'évolutions technologiques et, à travers elles, patriotiques. Loin d'être un épiphénomène, la course à la vitesse subjuga la presse des deux côtés de l'Atlantique et l'enjeu de savoir qui serait le détenteur du Ruban bleu se révéla particulièrement important, notamment pour les pavillons jusque-là lésés en matière maritime. La conquête du record par la flotte allemande s'accompagna d'une domination des Allemands en termes de passagers transportés (bien aidés, en cela, par leur politique migratoire qui interdisait bien souvent aux émigrants de pénétrer sur leur territoire s'ils ne voyageaient pas sur un navire allemand...). Il n'est donc guère surprenant que la réponse de la Cunard Line ait été radicale, avec le *Lusitania* et le *Mauretania* au record établi pour vingt ans. De même, l'intrusion du *Rex* mussolinien, puis surtout la compétition *Normandie/Queen Mary*, poussée à haut niveau de médiatisation et d'ardeur sans être pour autant totalement assumée, revêtaient un caractère particulier dans des années 1930 empreintes d'une montée des nationalismes.

Peut-être moins médiatisée en apparence, la course à la taille fut pourtant également l'occasion de discours empreints de fierté nationale : celle-ci transparaît bien entendu dans les propos d'Albert Lebrun au sujet du gigantesque *Normandie* à l'occasion de sa mise en service, mais surtout à travers toutes les comparaisons évoquées pour donner à la population globale, bien plus qu'aux simples usagers, une idée du gigantisme permis par le génie civil moderne. Ici la bonne foi n'était pas toujours de mise comme en témoignent les audacieuses tricheries : que l'on pense à l'aigle de l'*Imperator*, figure de proue dont « le monde est le terrain de jeu » boulonnée à la va-vite pour être certains de dépasser l'*Aquitania* britannique, un an à peine avant la guerre qui devait déchirer l'Europe ; ou encore aux Américains comptant « à leur manière » les tonneaux du *Leviathan* pour être certains de dépasser le *Majestic* britannique, pourtant objectivement plus gros.

² Rapport du CA à l'AG de 1920, 1997 004 5209 (AFL).

Mais le patriotisme s'incarna aussi à travers le choix des noms des navires. Dans les premières années de la période étudiée, la White Star et la Cunard ne péchèrent pas par cet excès (quoique le tout premier navire de la Cunard, en 1840, ait été opportunément nommé *Britannia*). La Compagnie générale transatlantique, en revanche, mit un point d'honneur à donner à ses navires des noms symboliques du patrimoine français, que ce soient des noms de régions (*La Lorraine, La Savoie, La Provence, La Bourgogne* et bien d'autres), de villes (*Paris*) ou même le nom du pays (le *France* de 1912 fut ainsi le deuxième de trois paquebots ayant porté ce nom). Le choix du nom du *Normandie* avait à lui seul incarné toutes les problématiques qui étaient mêlées à la question : la presse s'était emparée du sujet, allant d'abord de se propositions (de « *Président Aristide Briand* » à « *Jeanne d'Arc* ») tandis que la compagnie elle-même rejetait le nom initialement suggéré de *Président Paul Doumer*, politiquement appréciable après l'assassinat du chef d'état, mais peu judicieux d'un point de vue commercial... Mais, avec les *Britannic* et *Queen Mary*, les compagnies britanniques surent également se saisir des thèmes patriotiques. Dans tous les cas, ces différentes dimensions – vitesse, taille, identité du navire – n'étaient pas tant destinées à la clientèle qu'au public dans sa globalité, le navire étant représentant de sa compagnie, et du pays en général.

Mais, comme nous l'avons vu, ces entreprises furent plus largement les témoins d'évolutions sociales immenses durant ces cinquante années. La question migratoire fut ainsi prépondérante : la clientèle évolua par sa typologie et ses origines, mais aussi par ses besoins, et les compagnies durent s'adapter, en offrant des services de meilleure qualité, sans pour autant mettre en danger la rentabilité de ce qui devait rester un transport de masse. L'analyse des conditions de voyage a ainsi mis en lumière une situation globalement déplorable, suscitant l'indignation, notamment aux États-Unis, des évolutions justifiées par des motifs aussi légaux que commerciaux, mais aussi un clair et net retard français, tant du point de vue de la quantité de migrants transportés que de la qualité de ce transport, particulièrement illustrée par le retard des installations du *France* sur celles, contemporaines à une semaine près, du *Titanic*. Ce retard français fut finalement un atout dans les années 1920, lorsque deux lois, en 1921 puis 1924, vinrent drastiquement réduire le flux de migrants sur l'Atlantique

Nord. Toutes les compagnies durent alors s'adapter à une nouvelle donne, pour laquelle l'entreprise française fut mieux préparée, étant légèrement moins dépendante de ces flux qu'elle n'avait jamais autant réussi à capter que ses rivales.

Mais les évolutions ne concernèrent pas seulement la frange la plus pauvre de la société : plus encore, les attentes des classes supérieures évoluèrent. Les sociabilités de riches passèrent en effet de traversées fondées sur les mondanités et la conversation, à des voyages où des divertissements étaient attendus et incontournables : en la matière, la comparaison entre les traversées inaugurales du *Titanic* et du *Normandie*, bien documentées et séparées de presque 25 ans, est éloquente. D'une façon plus générale encore, le confort dut croître, de la qualité de la cuisine aux divertissements promis, en passant par les standards d'hygiène, en fonction de l'évolution des attentes de la population à terre. En la matière, la Compagnie générale transatlantique sut s'illustrer, allant jusqu'à améliorer la vie religieuse de ses passagers à une époque où cet aspect de la vie était de plus en plus délaissé à terre. Comme toujours, terre et mer restaient étroitement liées, et parfois douloureusement, comme lorsque le commissaire de bord du *Normandie* s'inquiéta que son navire pût avoir la réputation de celui où « les israélites se sentiraient chez eux », dans le climat antisémite des années 1930. De la même manière, les compagnies durent s'adapter à l'apparition d'une classe moyenne désormais assez aisée pour voyager confortablement à prix raisonnable, ce qui entraîna l'apparition des très rentables « *cabin ships* ».

Cette évolution alla de pair avec celle de la croisière, sommet du voyage d'agrément, qui se diffusa de plus en plus dans les années 1930. Moyen de rentabiliser les navires pendant la morte saison, de lui attirer un grand prestige dans des voyages particuliers comme la croisière du *Normandie* à Rio, ou au contraire moyen d'attirer pour des voyages courts une clientèle en recherche de tourisme bon marché, la croisière vint se greffer non pas en remplacement des traversées régulières, mais en complément, apportant également ses propres problématiques.

Mais, sur la ligne de l'Atlantique Nord, la principale problématique devint au cours de la période la sécurité. Alors que, dans les autres aspects, l'activité maritime se calquait sur les évolutions de la société, c'est ici l'activité qui fit évoluer le monde. Les

compagnies étudiées furent en effet confrontées, directement ou non, à deux grands naufrages civils, ceux de *La Bourgogne* et du *Titanic*. Si le premier embarrassa surtout la Compagnie générale transatlantique sans réellement modifier le comportement des autres entreprises, le second eut des répercussions mondiales qui entraînent maintes innovations législatives. Les conventions SOLAS successives, en 1914 et 1929, furent l'occasion de la mise en place d'une forme de législation internationale, dont l'application fut néanmoins progressive, et souvent laborieuse. La question du naufrage du *Titanic* ouvrait un nouvel angle de réflexion : en choquant la communauté internationale, elle appela une réponse qui dépasserait tout autant les frontières, en témoignent les enquêtes menées en parallèle des deux côtés de l'Atlantique.

Du point de vue international, toujours, le début du XX^e siècle fut aussi marqué par l'avènement de la télégraphie sans fil, rompant l'isolement des navires. D'abord vu comme un moyen de divertissement pour les passagers fortunés, cet outil révéla son utilité en matière de sécurité lors des naufrages du *Republic* et du *Titanic*, deux situations où les opérateurs radio sauvèrent des centaines de vies. L'exploitation d'une technologie à usage international appelait, là aussi, à une législation dépassant le cadre des nations, ce qui fut très rapidement le cas à travers de successives conventions au gré des prises de conscience.

De la même manière, la question de la lutte contre le feu mobilisa les savoir-faire de tous côtés de la Manche pour tenter de trouver une solution à un problème qui mettait en péril toutes les flottes. Si les compagnies maritimes étaient actrices des relations internationales en les favorisant, elles furent également prétextes à une plus grande coopération entre les grandes puissances maritimes, même à des époques par ailleurs marquées par de grandes tensions.

Reflet autant que parties prenantes des évolutions de ce demi-siècle, les compagnies furent tantôt contraintes de s'y adapter, tantôt, au contraire, le moteur de ces transformations de la société.

Des particularismes nationaux ?

Dans l'introduction de ce travail, une interrogation avait surgi : y avait-il, en matière d'exploitation maritime, de réels particularismes nationaux ? La compagnie française s'était-elle nettement différenciée de ses concurrentes britanniques ? La réponse ne peut être totalement affirmative.

De l'analyse thématique ressort de façon évidente le fait que la Compagnie générale transatlantique a dû répondre aux mêmes questions et problématiques que la White Star et la Cunard Line. Une analyse superficielle tendrait à conclure que, les navires français ayant – jusqu'au *Normandie* – été bien plus modestes que leurs concurrents britanniques, la « Transat » se livrait à une politique raisonnée et volontairement en retrait, tant du point de vue de la taille, de la vitesse que du transport de passagers.

Sur la question de la vitesse, il a néanmoins été prouvé dans ces pages que, contrairement à la White Star Line au début du XX^e siècle, la Compagnie générale transatlantique n'y avait jamais totalement renoncé : le *France* de 1912, troisième paquebot le plus rapide du monde lors de sa mise en service, en témoignait clairement. Sur la question de la taille, de la même manière, la Compagnie générale transatlantique chercha en permanence à accroître le tonnage de ses navires : ce ne fut pas sa volonté propre, mais les limites techniques du port du Havre qui l'entravèrent.

De la même manière, il a ici été démontré que, contrairement à l'idée que donnerait un examen trop rapide des données, la Compagnie générale transatlantique n'a jamais abandonné l'espoir de faire partie des acteurs majeurs du transport de migrants. Si ses navires étaient en net retard de ce point de vue, en termes de qualité comme de quantité, c'était plus par manque de discernement et à cause des limites techniques susmentionnées que par une décision prémonitoire de renoncer à ces flux.

Les trois compagnies, sans distinction de pavillon, furent soumises aux mêmes crises et aux mêmes évolutions : le caractère international de leur service et de leur clientèle empêchait de trop grandes spécificités.

Néanmoins une grande différence séparait les deux côtés de la Manche : dès leurs origines, la Cunard Line et la White Star Line avaient su s'imposer. Cette dernière, notamment, avait réussi à entrer sur une ligne de l'Atlantique Nord déjà surchargée dans les années 1870 et à y imposer son nouveau service, par ses innovations très appréciées. En parallèle, la Compagnie générale transatlantique faisait figure d'*outsider* : les flux entre la France et les États-Unis étaient moins importants, la culture maritime française moins poussée.

Tandis que la Cunard et la White Star, naturellement au premier plan, pouvaient se permettre certains relâchements du point de vue de leurs innovations, la compagnie française devait batailler pour espérer se hisser, puis se maintenir, à un niveau international. Cela explique le rapide choix du luxe, également détaillé dans ces pages, qui conduisit par exemple à une plus grande attention aux besoins des enfants, ou encore aux aspects religieux de la vie à bord, qui permirent de séduire une clientèle qui aurait, autrement, privilégié les navires britanniques.

De fait, cette situation poussa la compagnie à jouer la carte du mode de vie français, en insistant fortement sur la culture du pays, à travers les noms des navires, leur décoration et la gastronomie. Alors que les paquebots britanniques étaient souvent assez neutres d'un point de vue décoratif, piochant des styles de part et d'autre de la Manche³, les navires français privilégiaient décorateurs et thèmes typiquement nationaux, exportant ainsi l'image nationale à l'étranger bien plus que leurs concurrents.

Autre différence, les rapports entre l'entreprise et l'État semblent au premier abord paraître radicalement différents des deux côtés de la Manche, si l'on compare le très rigoureux système français de conventions postales, rigide et contraignant, au système contractuel britannique qui ne créait pas la même dépendance pour les compagnies.

³ Les styles architecturaux multiples utilisés à bord du *Titanic* illustrent ainsi cette tendance : les styles britanniques georgien, jacobéen, adamesque, étaient combinés avec les styles français Louis XIV, XV et XVI, Régence, Empire ; et le navire utilisait également des créations françaises (porcelaine de Limoges, tapisserie d'Aubusson), là où un navire comme le *Normandie* privilégiait à tout prix la fabrication et l'art français.

Pourtant, cette différence ne résista pas aux grandes crises de la période : tant en France qu'au Royaume-Uni, les gouvernements prirent les choses en main et financèrent fortement les entreprises lorsque la survie du pavillon national et du prestige associé fut mise en danger. De la même manière, l'étatisme s'imposa rapidement, et de manière similaire des deux côtés de la Manche, lorsque les conflits survinrent.

Au-delà de différences nettes, mais localisées, les tendances globales furent donc bien similaires des deux côtés de la Manche. La différence de politique de la Transat en matière de luxe n'est, du reste, pas plus importante que celle de la White Star Line en matière de vitesse : il s'agissait ici de stratégies commerciales réfléchies pour conquérir les publics qui semblaient les plus abordables. Si certains aspects, notamment la tonalité hautement patriotique de la Compagnie générale transatlantique, différaient effectivement selon les nations, il apparaît clairement ici que les trois compagnies étudiées eurent les mêmes objectifs et, dans l'ensemble, les mêmes manières d'y répondre sur la durée.

De la nécessité, désormais, d'aller vers un traitement plus centré

Au cours de sa phase préparatoire, il est rapidement apparu que ce travail ne pourrait traiter de façon à la fois exhaustive et détaillée l'histoire de chacune des compagnies ciblées durant ces cinquante années. Deux obstacles se posaient : le premier était purement technique, le temps imparti et la répartition des archives (voire, dans le cas de la White Star Line, la très grande difficulté à les localiser) ne permettaient pas un travail à portée très détaillée, mais surtout, chaque thème dégagé pouvait, à lui seul, faire l'objet d'un traitement centré et abouti.

Concernant l'impératif technique, néanmoins, le contexte de réalisation de ce travail de recherche a été très favorable, l'outil informatique ayant rendu disponibles des documents longtemps inaccessibles. Ainsi, les milliers de pages représentées par les commissions d'enquête sur le naufrage du *Titanic* avaient longtemps été une ressource difficile d'accès, et leur étude aurait, il y a encore vingt ans, nécessité un très long temps passé tant à Londres qu'à New York pour simplement pouvoir les consulter

intégralement. Grâce au travail de retranscription des membres du *Titanic Inquiry Project*, l'étude de ces documents fut facilitée et ne requit aucun déplacement. De la même manière, la politique de numérisation des plans de navires par l'Association French Lines a fortement facilité leur étude, nécessaire à la compréhension des pratiques migratoires de la Compagnie générale transatlantique. Il est regrettable que cette facilité d'accès n'ait pas été aussi prononcée en ce qui concernait les compagnies britanniques.

Mais, surtout, la masse documentaire et l'étendue des problématiques posées par cette tentative d'histoire comparative obligèrent rapidement à faire un choix entre une plongée détaillée sur certains aspects, ou au contraire, une ouverture globale visant à déterminer des tendances générales. Les compagnies concernées n'ayant pas fait l'objet de travaux récents et ce traitement comparatif étant inédit, la deuxième option a semblé être la meilleure, permettant ainsi de poser les bases de travaux qui, espérons-le, seront à venir.

Certains aspects sont d'ores et déjà bien étudiés : la question migratoire, par exemple, a récemment encore été renouvelée assez profondément⁴. De la même manière, les questions de sécurité en mer, en particulier le naufrage du *Titanic*, ont déjà fait l'objet de travaux récents de grande qualité qui forment des synthèses conséquentes.

D'autres sujets, en revanche, pourraient faire l'objet de traitements approfondis : l'activité des compagnies en temps de guerre, éloignée du strict thème de l'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord, gagnerait ainsi à être élargie au service de guerre global des paquebots, en comparaison avec les politiques du camp adverse. De même, pour peu que des archives s'y prêtent, l'étude du rôle – encore très nébuleux – de la Compagnie générale transatlantique dans les années d'occupation pourrait ouvrir de nouvelles perspectives.

Un élargissement spatial gagnerait également à être opéré : des obstacles linguistiques ont ici empêché l'étude des compagnies allemandes et italiennes au-delà de cas déjà bien connus par la littérature anglophone. Le cas des États-Unis beaucoup moins impliqués dans la période étudiée, pourrait également faire l'objet d'études afin

⁴ FEYS, T., *The Battle for the Migrants*, op. cit.

de comprendre plus précisément les raisons de cette mise à l'écart jusqu'au milieu du XX^e siècle.

Mais une barrière temporelle devra également être dépassée : dans le cadre de cette étude comparative, une période bien précise a été choisie : celle qui fut la plus riche pour les trois compagnies concernées. De fait, les années de naissance des entreprises (années 1840 pour la Cunard, 1850/1860 pour la Compagnie générale transatlantique, et 1870 pour la White Star Line), ont été écartées ; de même que les années de l'après-guerre.

Or, la période de gestation des compagnies, avec ses essais parfois infructueux – pensons par exemple à l'échec total de la Compagnie générale maritime dans les années 1850, ou à la tentative avortée de ligne de l'Atlantique Sud par la White Star en 1872 – permettrait d'éclairer des problématiques ici défrichées, comme les accords postaux. Dans le cas des compagnies britanniques, la période de tâtonnements fut en effet bien antérieure aux années 1890 et n'a donc pas été étudiée ici. Quant à la France, un travail exclusivement centré sur la Compagnie générale transatlantique, explorant ainsi bien plus profondément son histoire, pourrait, à l'image des travaux de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes sur les Messageries Maritimes⁵, renouveler l'étude de la question.

Ainsi, si ce travail avait pour objectif de détailler les grands problèmes qu'impliquait l'exploitation de la ligne transatlantique, il reste encore, désormais, à approfondir ces différents aspects, et à élargir ces problématiques aux autres périodes.

La ligne transatlantique est-elle morte avec la Seconde Guerre mondiale ?

La question de la fin de la ligne transatlantique a été volontairement laissée de côté tant, après 1945, le paysage maritime fut profondément modifié. Après-guerre, en effet, la Compagnie générale transatlantique avait perdu les deux tiers de sa flotte, dont le *Normandie*, son fleuron. La Cunard-White Star Line redevenait pour sa part la

⁵ BERNERON-COUVENHES, M.F., *Les Messageries Maritimes*, op. cit.

Cunard, le seul héritage de son ancienne rivale subsistant avec le *Britannic* et le *Georgic*, portant encore ses couleurs.

Les rivaux allemands et italiens d'avant-guerre avaient disparu : le *Bremen*, le *Rex* et le *Conte di Savoia* n'avaient pas vu l'issue du conflit. Quant à l'*Europa*, récupéré par les Américains, il fut aussitôt cédé à la Compagnie générale transatlantique pour faire oublier l'accident du *Normandie*.

La reprise elle-même fut pour le moins difficile pour la compagnie française : son prestigieux *Île-de-France*, épuisé par des années de service de guerre intensif, avait besoin d'une longue et intense refonte. Quant à l'*Europa*, opportunément renommé *Liberté*, il heurta en 1946 la coque du *Paris*, à demi-coulée dans le port du Havre, et ne put entrer en service qu'en 1950. Dans l'attente, la compagnie dut en urgence renflouer le *De Grasse*, navire datant déjà de plus de vingt ans, également coulé durant le conflit.

En face d'elle, la Cunard Line disposait de ses frais *Queen Mary* et *Queen Elizabeth*, et donc du monopole de la vitesse et de la taille sur l'Atlantique avec un rentable service hebdomadaire à deux navires. Malgré cela, la Compagnie générale transatlantique, désormais dirigée par Jean Marie, connut dans les années 1950 une période étonnamment prospère au vu de ses difficultés.

Restait, malgré tout, la concurrence croissante du transport aérien, effrénée depuis la fin de la guerre. Alors que, dans les années 1930, Henri Cangardel pouvait encore dire avec le sourire que l'avion et le paquebot étaient des moyens de transports complémentaires⁶, ce genre de position était impensable dans les années 1950, alors que le transport aérien croissait, pour finalement dépasser le transport maritime.

Lorsque, dans les années 1960, des navires modernes prirent la relève (le *France* en 1962, le *Queen Elizabeth 2* en 1968), ils étaient autant navires de croisière que de traversées régulières et le premier ne parvint jamais réellement à rentabiliser ce qui était désormais l'activité première des paquebots : le voyage d'agrément à vitesse modérée.

La fin du *France*, en 1974, marque de fait la mort de la ligne. Une fois encore, les milieux maritimes avaient espéré l'intervention salutaire de l'État : le sauvetage du

⁶ 1997 004 6302 (AFL).

paquebot était une promesse de campagne du candidat Giscard d'Estaing qui, pourtant, acta la fin du navire moins d'un an après son accès au pouvoir. L'ère des transatlantiques était terminée : il appartenait désormais aux compagnies de se convertir à la croisière ou au transport de marchandises, ou de disparaître.

Ainsi, les enjeux de l'après-guerre n'étaient plus tant ceux d'une exploitation normale, que d'une survie face à une concurrence extérieure à la victoire inéluctable. Période peu étudiée, ayant suivi les travaux de Marthe Barbance et trop proche de ceux de Francis Hyde sur la Cunard, elle reste, aujourd'hui encore, à explorer pour comprendre comment une transformation économique et sociale majeure, l'arrivée d'une nouvelle technologie battant toute concurrence, fut appréhendée.

À une époque où l'informatique représente, pour bien des métiers, ce que l'aviation représentait pour les compagnies de navigation, une telle analyse ne pourrait qu'être source d'inspiration...

Sources et bibliographie

Sources

Pour les recherches préalables à ce travail, trois sites d'archives ont été privilégiés : d'une part les archives de l'Association French Lines, situées au Havre, et qui ont permis l'étude du cas de la Compagnie générale transatlantique ; d'autre part celles du Maritime Merseyside Museum de Liverpool (MMM) et de l'Université de Liverpool (LPU), contenant principalement les documents de la Cunard Line, mais aussi certains relatifs à la White Star Line lorsqu'ils ont survécu jusqu'à aujourd'hui.

Archives de l'Association French Lines (AFL)

Ces archives ayant été les plus faciles d'accès, elles ont pu faire l'objet de l'étude la plus approfondie. Les pièces les plus intéressantes ont été les rapports des conseils d'administration, importants recueils contenus aux cotes 1997 004 5209 et 1997 004 5210, qui font le bilan de tous les rapports diffusés aux assemblées générales des actionnaires de façon annuelle, et contiennent un état des lieux de la flotte de la compagnie, de ses recettes, de sa situation commerciale et financière, et des informations relatives à son personnel.

De très nombreux plans de navires ont également pu être consultés, utiles notamment pour comprendre quelles installations étaient proposées aux passagers et quel espace était dédié à quelle activité et à quelle classe. De façon générale, de nombreuses cotes concernant l'exploitation des différents navires ont été étudiées. Un réel déséquilibre existe concernant cette époque selon les périodes : un très grand nombre de cotes relatives au *Normandie* ont été conservées, notamment les rapports détaillés de ses voyages (1997 004 5115 et 1997 004 5116), les discours tenus à son inauguration, des revues de presse française et internationale, des brochures et conférences de présentation... Les navires plus anciens font pour leur part l'objet de nettement moins de documents, même s'il en subsiste, relatifs par exemple à l'incendie du *Paris*, ou à l'exploitation du *France* de 1912.

Voici à titre indicatif un inventaire des cotes étudiées :

- 1997 004 3191 (Documents des chantiers sur le *Normandie*, notamment justification de sa taille)
- 1997 004 3650 (Service contentieux concernant l'aménagement du *Normandie*)
- 1997 004 4081 (Tableau d'amortissement du *Normandie*)
- 1997 004 4680 (Contrat de construction du *Normandie*)
- 1997 004 4723 (Hypothèques de la compagnie pour la construction du *Normandie*)
- 1997 004 5068 (Rapports de voyage de l'*Île-de-France*, 1937-1939)
- 1997 004 5115 (Rapports de voyage du *Normandie* (1935-1937))
- 1997 004 5116 (Rapports de voyage du *Normandie* (1937-1939))
- 1997 004 5136 (Rapports de voyage du *Rochambeau*, 1933)
- 1997 004 5209 (Rapports des conseils d'administration sur la période 1881-1924)
- 1997 004 5210 (Rapports des conseils d'administration sur la période 1925-1956)
- 1997 004 5816 (Plans de l'*Île-de-France*)
- 1997 004 5824 (Plans de l'*Île-de-France*)
- 1997 004 5841 (Plans de *La Touraine*, mauvais état les rendant inexploitable)
- 1997 004 5842 (Plans de *La Lorraine*)
- 1997 004 5847 (Plans de *La Gascogne*)
- 1997 004 5858 (Plans du *France* de 1912)
- 1997 004 5876 (Plans du *Paris*)
- 1997 004 5883 (Plans du *Paris*)
- 1997 004 5885 (Plans du *Paris*)
- 1997 004 5886 (Rapports sur le *Paris* et les incendies)
- 1997 004 5891 (Plans du *Champlain*)
- 1997 004 5907 (Plans du *Lafayette*)
- 1997 004 5908 (Certificats de sécurité du *Lafayette*)
- 1997 004 5928 (Biographies des présidents de la compagnie)
- 1997 004 6041 (Documents relatifs à la réorganisation de 1933)
- 1997 004 6055 (Convention postale de 1913)
- 1997 004 6082 (Brochure sur *La Provence*)
- 1997 004 6083 (Documents relatifs au *France* de 1912 : historique, témoignages)
- 1997 004 6140 (Spécifications techniques du *Normandie*)
- 1997 004 6147 (Brochure promotionnelle sur la mise en service du *Normandie*)
- 1997 004 6195 (« Évolution chronologique des transports maritimes et aériens »)
- 1997 004 6231 (« Historique de la Compagnie générale transatlantique »)

- 1997 004 6232 (Biographie d'Émile Pereire)
- 1997 004 6233 (Histoire de la compagnie par René Laurent)
- 1997 004 6275 (Transformations du *Normandie*, 1935-1936)
- 1997 004 6277 (Factures détaillées des cérémonies de lancement du *Normandie*)
- 1997 004 6282 (Correspondance relative à la décoration du *Normandie*/pressions des députés et sénateurs creusois)
- 1997 004 6283 (Conférence de l'ingénieur Coqueret sur le *Normandie*)
- 1997 004 6285 (Rapports sur la croisière du *Normandie* à Rio)
- 1997 004 6290 (Correspondance de la compagnie au sujet des débuts du *Normandie*)
- 1997 004 6294 (Communiqué de presse présentant le commandant Pugnet)
- 1997 004 6295 (Discours d'inauguration, voir annexes ; documents sur la cérémonie)
- 1997 004 6296 (Inauguration de la chapelle du *Normandie*)
- 1997 004 6297 (Sur le théâtre et les artistes à bord du *Normandie*)
- 1997 004 6299 (Revue de presse sur le voyage inaugural du *Normandie*)
- 1997 004 6302 (Interview d'Henri Cangardel en mai 1936)
- 1997 004 6345 (Numéro du *Shipbuilder* sur le *Normandie*, étude technique, description du navire)
- 1997 004 6346 (Numéro spécial de *L'Illustration* sur le *Normandie*)
- 1997 004 6348 (Revue de presse sur le *Normandie*)
- 1997 004 6409 (Plans de l'*Île-de-France*)
- 1997 004 6467 (Communiqué de presse sur la refonte du *Normandie* en 1936)
- 1997 004 6493 (Plans du *Lafayette*)
- 1997 004 6853 (Plans de potentiels successeurs au *Normandie*, 1940-1941)
- 1997 004 6952 (Notes sur le culte israélite à bord du *Normandie*)
- 1997 004 6953 (Documents relatifs à la finition du *Normandie*)
- 1997 004 6954 (Documents relatifs aux artistes décorant le *Normandie*)
- 1997 004 7393 (Spécifications de la coque du *France* de 1912)
- 1997 004 7486 (Courriers de remerciement de passagers israélites)
- 1997 004 9074 (Extraits du *Petit Journal* sur les migrants italiens en gare Saint-Lazare)
- 1997 004 10146 (« Brevet Yourkevitch »)
- 1997 004 10148 (Documents sur les finances de la compagnie, années 1930)
- 1997 004 10150 (Plans du *Champlain*)
- 1997 004 10160 (Avis de vente de navires)
- 1997 004 10178 (Conditions d'admission aux États-Unis en 1921)
- 1997 004 10451 (Brochure en anglais à destination des voyageurs de 3^e classe)
- 1997 004 11189 (Brochures publicitaires *Île-de-France*)

- 1999 004 0480 (Culte israélite à bord des navires de la Transat)
- 1999 004 0771 (Documents sur le naufrage de *La Bourgogne*)
- 1999 004 0815 (Inventaire de la bibliothèque du *France*)
- 1999 004 0913 (Documents sur les préparatifs du lancement du *Normandie*)
- 1999 004 0914 (Journal de bord des premiers voyages du *Normandie*)
- 1999 004 0920 (Présentations techniques du *Normandie*, brochures sur la taille)
- 1999 004 0922 (Conférences de Cangardel et Marie, voir annexes)
- 1999 004 0923 (« Mémorial de la traversée inaugurale » du *Normandie*)
- 1999 004 0928 (Discours de Marcel Olivier pour le lancement du *Normandie*)
- 1999 004 0935 (Revue de presse américaine sur le *Normandie*)
- 1999 004 0936 (Revue de presse américaine sur le *Normandie*)
- 1999 004 0937 (Revue de presse américaine sur le *Normandie*)
- 1999 004 1095 (Sur les commandants de la Transat)
- 1999 004 1130 (Documents sur l'émigration)
- 1999 004 1131 (Documents sur l'émigration)
- 1999 004 1132 (Lettres relatives aux agences d'émigration à Helsingfors, 1931)
- 1999 042 0011 (Rétrospective sur les voyages du *Normandie*)
- 1999 059 0001 (Présentation de *La Champagne*)
- 1999 084 0002 (Biographie de John Dal Piaz)
- 1999 086 0001 (Courriers relatifs à *La Champagne*)
- 2003 003 0001-6 Archives d'E. Pian sur la Transat et la T.S.F.

Archives du Maritime Merseyside Museum

Réputées détenir une part intéressante des documents de la Cunard Line et quelques-uns relatifs à la White Star, les archives du Maritime Merseyside Museum ont été difficiles d'accès du fait de leurs heures d'ouverture réduites et de la lourdeur des procédures pour consulter les documents, qui n'ont pas permis le même rendement de dépouillement qu'au Havre.

Ces archives concernent principalement les questions relatives à la construction des navires et dans une moindre mesure, à leur exploitation. Ont pu y être consultées plusieurs brochures présentant les navires, étudiant de potentiels nouveaux modes de propulsion, ou assurant le suivi technique de navires comme le *Queen Mary*. En outre a pu être consulté un précieux et éclairant échange de courrier datant de 1911 entre

Bruce Ismay, alors président de la White Star et de l'IMM, et son vice-président américain, Phillip Franklin, au sujet de la vitesse d'exploitation désirée pour l'*Olympic*.

- B/CUN/3/1/3/1 (Documents sur les subdivisions et cloisons étanches)
- B/CUN/3/1/3/2 (Documents sur les subdivisions et cloisons étanches)
- B/CUN/3/6/6/2 (Transformations du *Queen Mary*)
- B/CUN/3/9/1 (Archives de Leonard Peskett)
- B/CUN/3/16/1 (Correspondance relative au *Majestic* et à l'*Homeric*)
- B/CUN/5/1/5 (Instructions aux officiers de la Cunard)
- B/CUN/5/4/5 (Réglementations et instructions de la compagnie)
- B/CUN/7/1/2/1 (Brochure sur le *Lusitania* et le *Mauretania*)
- B/CUN/7/2/2 (Brochure sur l'*Aquitania*)
- B/CUN/7/2/3 (Brochure sur les 80 ans de la Cunard)
- B/CUN/7/2/5 (Brochure du lancement du *Queen Mary*)
- B/CUN/7/2/12 (Annonce d'un dîner officiel sur l'*Imperator*, 1920)
- B/CUN/7/2/20 (Brochure sur l'*Imperator*)
- B/CUN/7/2/22 (Brochure sur les voyages de 1939)
- B/CUN/7/3/5 (Conversion du *Berengaria* au mazout)
- B/CUN/7/4/4 (*The Shipbuilder* sur l'*Imperator*)
- B/CUN/7/4/18 (« *Fires on Ships* »)
- B/CUN/7/4/22 (« *Fire Fighting Arrangements in Ships* »)
- DX/504(R)/2/1 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)
- DX/504(R)/2/2 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)
- DX/504(R)/2/3 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)
- DX/504(R)/2/4 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)
- DX/504(R)/2/5 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)
- DX/504(R)/2/6 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)
- DX/504(R)/2/7 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)
- DX/504(R)/2/8 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)
- DX/504(R)/2/9 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)
- DX/504(R)/2/10 (Correspondance Ismay-Franklin sur l'*Olympic*)

Archives de l'Université de Liverpool

Les archives de l'Université de Liverpool contiennent la plus grande part des documents relatifs à la Cunard Line, somme très peu exploitée et qui mériterait certainement de faire l'objet de travaux spécifiques. Dans le cadre de ces travaux, l'aspect comparatif et l'éloignement géographique n'ont certainement permis que d'en effleurer l'essentiel.

Afin d'aller à l'essentiel, les recherches se sont concentrées sur plusieurs types de documents particulièrement denses. D'une part, ont été étudiés tous les volumes des rapports des réunions du conseil d'administration de la Cunard entre 1880 et 1940 (onze volumes), auquel s'ajoutent un volume pour la Cunard-White Star Line (1934-1940), et deux de la White Star (1929-1931). Si leur étude a été particulièrement longue du fait de la somme d'information (contrairement à ceux de la C.G.T., les rapports étaient ici mensuels, et non annuels), elle a aussi été en bonne part décevante : souvent, ces documents faisaient références à d'autres discussions préalables dont les détails n'étaient pas donnés, et les citations qui en sont tirées sont rarement aussi parlantes et contextualisées que celles des rapports français. De fait, les rapports permettent de savoir quelles questions étaient à l'étude, à quelle époque ; parfois de découvrir des extraits de correspondance et des événements mal connus, d'autres fois, plus rares, de lire des communiqués plus denses, contextualisés et détaillés, adressés aux actionnaires. Si cette étude n'a pas été vaine, elle n'a donc pas apporté autant qu'espéré.

Ont également été dépouillés dans ces archives les bilans financiers des traversées, permettant de savoir quels navires ont été les plus rentables pour quel type de transport entre 1919 et 1940 ; ainsi que divers documents relatifs aux constructions et relations publiques.

- D.42.ASC12.2.1 (Rapports du conseil de la White Star Line, 1929-1930)
- D.42.ASC12.2.2 (Rapports du conseil de la White Star Line, 1930-1931)
- D.42.B1.1 (Rapports du CA de la Cunard, 1880)
- D.42.B1.4 (Rapports du CA de la Cunard, 1886-1894)

- D.42.B1.5 (Rapports du CA de la Cunard, 1894-1903)
- D.42.B1.6 (Rapports du CA de la Cunard, 1903-1905)
- D.42.B1.7 (Rapports du CA de la Cunard, 1905-1908)
- D.42.B1.8 (Rapports du CA de la Cunard, 1908-1911)
- D.42.B1.9 (Rapports du CA de la Cunard, 1911-1917)
- D.42.B1.10 (Rapports du CA de la Cunard, 1917-1922)
- D.42.B1.11 (Rapports du CA de la Cunard, 1922-1926)
- D.42.B1.12 (Rapports du CA de la Cunard, 1927-1935)
- D.42.B1.13 (Rapports du CA de la Cunard, 1936-1940)
- D.42.B2 (Rapports du conseil de la Cunard-White Star Line)
- D.42.GM3.1 (Vitesses moyennes 1917-1927)
- D.42.GM3.2 (Vitesses moyennes 1927-1938)
- D.42.GM7.1 (Résultats de voyages, 1919-1920)
- D.42.GM7.2 (Résultats de voyages, 1920-1922)
- D.42.GM7.3 (Résultats de voyages, 1922-1924)
- D.42.GM7.4 (Résultats de voyages, 1924-1925)
- D.42.GM7.5 (Résultats de voyages, 1925-1926)
- D.42.GM7.6 (Résultats de voyages, 1926-1928)
- D.42.GM7.7 (Résultats de voyages, 1928-1930)
- D.42.GM7.8 (Résultats de voyages, 1930-1931)
- D.42.GM7.9 (Résultats de voyages, 1931-1934)
- D.42.GM7.10 (Résultats de voyages, 1934-1936)
- D.42.GM7.11 (Résultats de voyages, 1934-1935)
- D.42.GM7.12 (Résultats de voyages, 1936-1937)
- D.42.GM7.13 (Résultats de voyages, 1937-1939)
- D.42.GM7.14 (Résultats de voyages, 1939-1940)
- D.42.GM23.4.1 (Construction du *Queen Elizabeth*)
- D.42.PR12.1.34 (*The Shipping World* sur le *Queen Mary*)
- D.42.PR12.7.1.7 (Notice sur les lois d'immigration)
- D.42.PR12.7.1.8 (Notice sur la lutte contre les incendies)
- D.42.PR12.7.1.11 (Notice multilingue sur le transport de voyageurs)

- D.42.PR12.9.2 (Notes sur les navires de la Cunard en service militaire)

Archives consultées en ligne

Afin de compléter les recherches sur certains aspects, plusieurs sources en ligne ont été consultées afin d'obtenir les retranscriptions de documents d'époque autrement difficiles d'accès.

Archives Gjenvick Gjonvick

Fondées en 2000, les archives Gjenvick Gjonvick ont pour vocation première les recherches généalogiques, en particulier celles menées par les descendants de personnes immigrées aux États-Unis. De ce fait, elles contiennent également la retranscription de documents relatifs aux navires de l'ère des grands transatlantiques, qu'il s'agisse de brochures, de présentations dans la presse ou d'articles divers. Certains de ces documents se sont révélés particulièrement utiles dans le cadre de la préparation des parties relatives aux migrations, mais aussi au rôle de la télégraphie sans fil du point de vue des passagers et, plus largement, des installations et distractions proposées à ces derniers.

Les articles suivants ont été utilisés :

- « *Abstract of Reports of the Immigration Commission* », Volume II, 1911, Pages 296-303.
[<http://www.gjenvick.com/Steerage/1911-SteerageConditions-ImmigrationCommission.html>]
- QUIRK, N. J., « *Floating Cities and their News Service – The Print-Shop on the Sea* », *The Island Printer*, Vol. 38, N°3, décembre, 1906.
[<http://www.gjenvick.com/VintageMagazines/Maritime/1907-FloatingCitiesAndTheirNewsService.html>]

- « *How a Young Englishman Wagered and Lost a Bet* », *Kansas City Times*, 1890 [<http://www.gjenvick.com/Steerage/1890-LifeInSteerage-ATransatlanticVoyage.html>]
- « *Steerage Class - Abuses Among Immigrant Passengers - 1910 Report* », *The Evening Standard*, Ogden, Utah, 6 octobre 1910. [<http://www.gjenvick.com/Steerage/1910-10-06-AbusesAmongEmigrantPassengersInSteerage.html>]
- « *Steerage Class – Accommodation – Cunard Steamship Line – 1879* », *The Pall Mall Gazette*, 9 août 1879. [<http://www.gjenvick.com/Steerage/1879-SteerageAccommodations-Cunard.html>]
- « *The Famous Big Four of the White Star Line* », brochure de 1909 : [<http://www.gjenvick.com/HistoricalBrochures/WhiteStarLine/1909-04-16-Brochure-TheFamousBig4-NewYork-Liverpool.html>]
- « *The Steerage of To-Day: a personal experience of H. Phelps Whitmarsh with Illustrations from A. Castaigne* », *Century Magazine*, 1898, Volume LV, N°67. [<http://www.gjenvick.com/Steerage/1898-SteerageConditions-APersonalExperience.html>]
- DURLAND, K., « *Urgency of Improved Steerage Conditions* », 1907, *The Chautauquan*, New York. [<http://www.gjenvick.com/Steerage/1907-11-UrgencyOfImprovedSteerageConditions.html>]
- « *White Star Line Steamship Teutonic* », *Ocean: Magazine of Travel*, Vol. III, n° 2, septembre 1889, Pages 34-38 ; [<http://www.gjenvick.com/SteamshipLines/WhiteStarLine/1889-Teutonic-ShipHistory.html>]
- « *White Star Line* », brochure datant vraisemblablement de 1907 ou peu avant (l'Adriatic y étant annoncé comme étant « en construction »). [<http://www.gjenvick.com/HistoricalBrochures/WhiteStarLine/WSLServices/1907/index.html>]

Archives de journaux

Afin d'illustrer la réception par le public et les médias de certains événements, ou d'étayer certains faits, des bases de données de presse en ligne ont fait l'objet de recherches ponctuelles, sans que ces analyses aient pu être menées de façon exhaustive.

- Gallica [<http://gallica.bnf.fr/>] a notamment été utilisée pour consulter certains extraits du *Journal officiel*, ainsi que la revue *À travers le monde*, spécialisée dans le tourisme et publiée au début de la période étudiée avec plusieurs articles ayant trait à l'évolution des paquebots du moment.
- « Trove » [<http://trove.nla.gov.au/newspaper>], base de données de la National Library of Australia contient des copies de très nombreux articles de presse anglophone.
- « PapersPast » [<http://paperspast.natlib.govt.nz>], base de données néo-zélandaise contenant de nombreuses retranscriptions de la presse de ce pays.
- « Newspapers.com » [<https://www.newspapers.com/>] est également une base de presse intéressante.
- Les archives du *New York Times* [<http://query.nytimes.com>] ont servi à illustrer certains points, le journal s'étant logiquement tenu au fait de l'actualité maritime de l'époque.
- Le *Chicago Tribune* [<http://archives.chicagotribune.com>] a également été consulté de façon plus ponctuelle.

Autres sources

Enfin, il importe de citer ici plusieurs sites qui se sont révélés particulièrement utiles pour les document de référence qu'ils contenaient.

- Le *Titanic Inquiry Project* [<http://www.titanicinquiry.org/>] est le fruit du très important travail de retranscription des archives britanniques et américaines par une équipe internationale de passionnés, fournissant ainsi les versions intégrales des enquêtes britanniques et américaines sur le *Titanic*. Des versions en ligne sont consultables, ainsi que pour chacune une version paginée selon la pagination originale, par souci de suivi des références. C'est cette pagination qui a été utilisée dans les références de ce travail. Par ailleurs, le site contient également une retranscription de l'enquête sur le naufrage du *Lusitania*.
- *United States Early Radio History* [<http://earlyradiohistory.us/>] est un site contenant les retranscriptions de nombreux documents de référence sur l'histoire de la radiotélégraphie sans fil entre 1897 et 1927, notamment des articles de presse et, plus encore, les différents textes législatifs relatifs à cette technologie.
- Le site de la Cour Suprême des États-Unis a été consulté pour son arrêt sur le naufrage de *La Bourgogne*
[<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/210/95/case.html>]
- Le site Archive.org [<https://archive.org/details/textofconvention00inte>] a été consulté pour son exemplaire numérisé de la convention SOLAS de 1914.
- Plimsol, site d'archives liées au port de Southampton, contient pour sa part le rapport officiel canadien relatif au naufrage de *La Bourgogne* [<http://www.plimsoll.org/resources/SCCLibraries/WreckReports/17602.asp>]

Sources imprimées

- « Autour de la Méditerranée en paquebot », *À travers le monde*, Paris, Hachette, 1895, p. 12.
- « Les Abordages en mer », *À travers le monde*, 1898, p. 276.

- « Le plus grand paquebot du monde – 196 mètres de longueur », *A travers le monde*, 1897.
- « Le record actuel de la traversée de l'Atlantique, quatre jours quinze heures », *A travers le monde*, 1908, p. 376.
- « Paquebots modernes, de plus en plus grands – où s'arrêtera-t-on ? », *À travers le monde*, 1904, p. 349.
- « Revue semi-mensuelle de la flotte française et de ses rivales, par un Français en Angleterre », *L'Action française*, 10 septembre 1932.
- « The "Democratic Ship" », *The Brisbane Courier*, 4 janvier 1926, p. 6.
- « *The Steerage of To-Day : a personal experience of H. Phelps Whitmarsh with Illustrations from A. Castaigne* », *Century Magazine*, 1898, Volume LV, N°67.
- DURLAND, K., « *Urgency of Improved Steerage Conditions* », 1907, *The Chautauquan*, New York.
- « *Naronic May Be Lost* », *Chicago Tribune*, 4 mars 1893.
- « La vérité sur le premier voyage de Normandie », *D'Artagnan*, juin 1935.
- « *Steerage Class - Abuses Among Immigrant Passengers - 1910 Report* », *The Evening Standard*, Ogden, Utah, 6 octobre 1910.
- « *Wealthy Americans' Pleasure Cruise* », *Evening Star*, n°11594, 3 juin 1902, page 6.
- WILSON, D., « *The Importance of Being Earnest* », *The Graphic*, 4 mai 1912.
- *Le Havre éclair*, 29 mai 1935.
- Nouvelles diverses, *L'Indicateur de la Savoie*, n°812, 16 février 1895.
- QUIRK, N. J., « *Floating Cities and their News Service – The Print-Shop on the Sea* », *The Island Printer*, Vol. 38, N°3, décembre, 1906.
- « « Sauvez-vous ! » « Impossible, il faut d'abord donner l'alarme », des héros dont on ne parle pas assez : les radios des paquebots. », *Le Jour*, 31 janvier 1938.
- *Le Journal Juif*, 7 juin 1935.
- *Journal officiel*, 13 mai 1883.
- *Journal officiel*, 18 mai 1883.

- « 550 Perish », *Kansas City Journal*, 7 juillet 1898.
- « How a Young Englishman Wagered and Lost a Bet », *Kansas City Times*, 1890.
- « Save 736 Passengers », *Lawrence Journal-World*, 5 septembre 1935.
- *Life*, 22 février 1937.
- BINNS, J.R., « Binn's Story of Wireless Work », *The New York Times*, 27 janvier 1909.
- « Cufic's Rescuers in Port », *New York Times* du 4 janvier 1901.
- « French Line Wins Suit ; Liability for the Sinking of La Bourgogne Is Limited », *New York Times*, 23 mars 1902.
- « The Naronic Foundered », *The New York Times*, 21 mars 1893. « White Star Line Steamship Teutonic », *Ocean: Magazine of Travel*, Vol. III, n° 2, septembre 1889, p. 34-38.
- « Such a near collision! Just Think What the Deutschland Might Have Done to the Batavia », *The New York Times*, 4 juin 1906.
- « Le dernier pacha du Versailles des mers rêve-t-il toujours de jolies femmes ? », *Ouest France*, 9 mai 1985.
- RANSON, J. B., « The Triumph of Wireless, the Story of the Wreck of the Republic Told by Captain J. B. Ranson, R.N.R., of the Rescuing Steamship Baltic », *The Outlook*, 6 février 1909, p. 294-297.
- « Steerage Class – Accomodation – Cunard Steamship Line – 1879 », *The Pall Mall Gazette*, 9 août 1879.
- « Le commandant René Pagnet de la « Normandie » en deuil », *La Patrie*, 5 juillet 1935.
- *San Francisco Call*, Volume 87, n°106, 14 septembre 1902, p. 27.
- « Groundless rumors of liner's loss excites relatives of passengers », *San Francisco Call*, volume 94, n°179, 26 novembre 1903.
- « La Gascogne », *Le Temps*, n°12313, 13 février 1895.
- *Timaru Herald*, rubrique « divers », Volume LXIV, Numéro 360, 25 juin 1901, page 4.
- *La Tribune juive*, 31 mai 1935.

- « The New Steamship " Homeric" of the White Star Line (1922) », *Shipping: Marine Transportation, Construction, Equipment and Supplies*, New York, Volume 15, n°5, 10 mars 1922, p.14-17.
- *La Vie catholique*, 9 juin 1935.
- « *Published in Mid-Ocean ; Atlantic Daily Papers* », *Wairarapa Daily Times*, Volume LXII, N° 9727, 14 juillet 1910, p. 2.

Bibliographie

Ouvrages généraux

- BARIOT, D., *Histoire économique de la France au XIX^e siècle*, Paris, Nathan, 1995.
- BELTRAN, A., GRISET, P., *La Croissance économique de la France, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Armand-Collni, 1988.
- BUTEL, P., *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997.
- DORMOIS, J. P., *Histoire économique de la Grande-Bretagne au XX^e siècle*, Paris, Hachette Supérieur, 1994
- GODECHOT, J., *Histoire de l'Atlantique*, Paris, Bordas, 1947.
- HILL, N., *War Insurance n°18*, Oxford University Press, 1927.
- LENHOF, J.L., *Les Hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005.
- MARNOT, B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2011.
- MARNOT, B., *Les villes portuaires maritimes en France, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Armand Collin, 2015.
- MILLER, M.B., *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- SIRINELLI, J.F. (dir.), *Dictionnaire historique de la vie politique française*, Paris, PUF, 2005.
- VERGÉ-FRANCESCHI, M. (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, 2 vol.

Ouvrages sur la ligne de l'Atlantique Nord et les transatlantiques

- BAILEY, B., *The Kid from Hoboken*, San Francisco, Circus Litographic Prepress, 1993.
- BERNERON-COUVENHES, M.F., « *French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914* », *Postal History Journal*, n°129, octobre 2004, p. 6-12.

- BERNERON-COUVENHES, M.F., « La concession des services maritimes postaux au XIX^e siècle : le cas exemplaire des Messageries Maritimes », *Revue économique*, 1/2007 (Vol. 58), p. 259-276.
- BONNAFFÉ, B., *Histoire du Ruban bleu de l'Atlantique*, Nantes, Opera, 2013.
- DALLONGEVILLE, D., « L'exposition « Des chapelles en mer » et le fond d'objets liturgiques de l'Association French Lines », *Bulletin de l'Association French Lines*, n°71, septembre 2011, p. 2.
- DE KERBERCH, R. et WILLIAMS, D.L., *Cabin Class Rivals*, Stroud, The History Press, 2015.
- DE KERBERCH, R. et WILLIAMS, D., *Damned by Destiny*, Brighton, Teredo Books, 1982.
- FOX, S., *The Ocean Railway*, Londres, Harper Collins, 2011.
- HARLAFIS, G. et STARKEY, D. J., *Global Markets: The Internationalization of the Sea Transport Industries since 1850*, *Research in Maritime History*, n° 14, St. John's, International Maritime Economic History Association, 1998.
- HEFFER, J., *Le Port de New York et le commerce extérieur américain, 1860-1900*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986.
- MAXTONE-GRAHAM, J., *The Only Way to Cross*, New York, Macmillan, 1972.
- MCCLUSKIE, T., *The Rise and Fall of Harland and Wolff*, Stroud, The History Press, 2013.
- VERNEAUX, R.-A., *L'Industrie des transports maritimes au XIX^e siècle*, Paris, A. Pédone Éditeur, 1903, 2 vol.
- WILLIAMS, D.M. et ARMSTRONG, J., « *Technological Advances in the Maritime sector: Some Implications for Trade, Modernization and the Process of Globalization in the Nineteenth Century* », *Research in Maritime History*, n°43, 2010, p. 177-202.

Ouvrages sur les compagnies étudiées

Sont ici indiqués les ouvrages relatifs aux compagnies qui ont été utilisés pour ce travail. Deux (GARDINER et OFFREY) ne sont pas d'une fiabilité suffisante pour avoir

servi autrement que dans des cas particuliers, à titre d'illustration. Les autres, en revanche, sont des références, notamment OLDHAM, particulièrement rare mais salubre en cela que l'auteur eut accès aux archives de la famille Ismay, perdues depuis.

N'ont pas été mentionnées ici les nombreuses histoires de compagnies plus maigres ou à dominante illustrative, notamment répandues en ce qui concerne la Cunard Line.

- ANDERSON, R., *White Star*, Prescott, T. Stephenson & Sons, 1964.
- BARBANCE, M., *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique*, Paris, Arts et Métiers Graphiques, 1955.
- GARDINER, R., *History of the White Star Line*, Ian Allan, 2001.
- HYDE, F. E., *Cunard and the North Atlantic ; 1840-1973*, Londres, MacMillan, 1975.
- OFFREY, C., *Cette grande dame que fut la Transat*, MDV, 1997.
- OLDHAM, W.J., *The Ismay Line*, Liverpool, Journal of Commerce, 1961. [2013 pour la version électronique utilisée ici.]

Ouvrages sur les flottes et navires des compagnies étudiées

Ces ouvrages se divisent en deux catégories, les histoires de flottes et les « biographies » de navires. Parmi les premières, deux auteurs doivent être particulièrement mis en lumière : d'une part, Duncan Haws, qui, pendant plusieurs décennies, a travaillé à la série *Merchant Fleets in Profile* énumérant pour chaque compagnie tous ses navires, avec notices techniques et chronologiques ainsi que dessins à l'échelle. Le volume 12 a été consacré à la Cunard Line, le 19 à la White Star et le 30 à la Compagnie générale transatlantique. Par ailleurs, le plus volumineux tome 2 traite également des deux compagnies britanniques ainsi que de plusieurs autres de l'époque. Le second auteur est Richard de Kerbrech, ancien mécanicien de la Shaw, Savill & Albion Line, qui a rédigé le récent *Ships of the White Star Line*, contenant une notice sur tous les navires de la compagnie, dans un travail nettement plus détaillé et

exhaustif que celui de Haws. De Kerbrech est par ailleurs un auteur récurrent de cette bibliographie, parfois en collaboration avec son collègue David L. Williams.

En ce qui concerne les « biographies de paquebots », le genre a fait l'objet de nombreux travaux, qu'ils soient universitaires (GARNAUD et RESCHE sur le *Normandie*, NOIRET sur le *Paris*) ou d'amateurs chevronnés. Dans ce dernier cas, il s'agit souvent de travaux réalisés sur plusieurs années, voire dizaine d'années, à l'image du très important travail réalisé par Mark Chirnside depuis le début des années 2000, véritable référence sur les paquebots de l'époque, en particulier de la White Star Line.

- CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships, Olympic, Titanic, Britannic*, Stroud, The History Press, 2011.
- CHIRNSIDE, M., *RMS Olympic, Titanic's Sister*, Stroud, The History Press, 2015.
- CHIRNSIDE, M., *RMS Majestic, « The Magic Stick »*, Stroud, The History Press, 2006.
- CHIRNSIDE, M., *RMS Aquitania, « The Ship Beautiful »*, Stroud, The History Press, 2008.
- CHIRNSIDE, M., *The Big Four of the White Star Fleet*, Stroud, The History Press, 2016 [à paraître].
- CHIRNSIDE, M., HALPERN, S., *The Sting of the Hawke, Collision in the Solent*, CreateSpace Independent Publishing, 2015.
- COCHKANOFF, G. et CHAULK, B., *SS Atlantic: The White Star Line's First Disaster at Sea*, Fredericton, Goose Lane Editions, 2009.
- DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, Ian Allan Publishing, 2009.
- DE KERBRECH, R., *The Last Liners of the White Star Line : MV Britannic and MV Georgic*, Market Drayton, Shipping Book Press, 2002
- DE KERBRECH, R. et WILLIAMS, D. L., *Cunard White Star Liners of the 1930s*, Londres, Conway Maritime Press, 1988.
- EATON, J. et HAAS, C., *Falling Star, Misadventures of White Star Line Ships*, Patrick Stephens Ltd, 1989.
- GARNAUD, P., sous la direction de MARSEILLE, J., *Le Paquebot Normandie et l'opinion (1929 – 1935)*, Université Paris I, 1996.

- GARNAUD, P., « Le paquebot *Normandie* et la presse (1929 – 1935) », *Vingtième Siècle*, n°58, 1998, p. 29-42.
- HAWS, D., *Merchant Fleets in Profile n°2 – The Ships of the Cunard, American, Red Star, Inman, Leyland, Dominion, Atlantic Transport and White Star Lines*, Cambridge, Patrick Stephens, 1979.
- HAWS, D., *Merchant Fleets n°12 – Cunard Line*, Burwash, TCL Publications, 1987.
- HAWS, D., *Merchant Fleets n°19 – White Star Line*, Hereford, TCL Publications, 1990.
- HAWS, D., *Merchant Fleets n°30 – French Line – Compagnie Générale Transatlantique*, Hereford, TCL Publications, 1996.
- HOFFS, G., *The Sinking of RMS Tayleur*, Barnsley, Penn & Sword, 2015.
- KERR, R., *The Cruise of the Calgaric*, Londres, Girls Guides Association, 1933.
- KERR, R., *The Cruise of the Adriatic*, Londres, Girls Guides Association, 1934.
- MAXTONE-GRAHAM, J., « *Normandie* »: *France's legendary art deco ocean liner*, W.W. Norton & Company, 2007.
- McREADY, H.C., et TYNDALL, H.M., *Cruise of the Celtic around Mediterranean, 1902, Souvenir volume*, New York, The Winthrop Press, 1902.
- NOIRET, E., sous la direction de PLAUD-DILHUIT, P., *Le paquebot Paris (1912-1939) de la Compagnie générale transatlantique*, Université Rennes 2, 2014.
- OLLIVIER, F., « *Normandie* »: *un chef-d'œuvre français (1935-1942)*, Douarnenez, Chasse-marée, 2005.
- POTTER, N., FROST, J., FROST, L., *The Mary: The Story of N°534*, Shipping Books Press, 1998.
- RESCHE, A., sous la direction de D'HOLLANDER, P. et DRUELLE KORN, C., *Le paquebot Normandie, un pari audacieux dans la politique de la Compagnie Générale Transatlantique*, Université de Limoges, 2012.
- SIMPSON, C., *Lusitania*, Prentice Hall Press, 1972.
- STANFORD, D., *Il était un grand navire... L'Île-de-France*, Plon, 1960 (originellement publié à New York sous le titre *Île-de-France*).
- TRIHAN, L., *La Compagnie Générale Transatlantique, Histoire de la flotte*, Glénat, 1991.

- WARREN, M.D., *Lusitania*, Cambridge, Patrick Stephens, 1986.
- WARREN, M.D., *Mauretania*, Cambridge, Patrick Stephens, 1986.

Ouvrages de et à propos des personnalités liées aux entreprises

Sont recensés ici des ouvrages ayant trait aux grandes personnalités des différentes compagnies évoquées, mais aussi les ouvrages qu'ils ont eux-mêmes écrits. Henri Cangardel et Edmond Lanier ont ainsi tous deux été présidents de la Compagnie générale transatlantique et sont les auteurs d'ouvrages mêlant souvenirs et histoire. Charles Offrey fut également employé de l'entreprise et sa biographie de Cangardel est plus un hommage rendu à un collègue qu'un travail de recherche.

Enfin, cette section ne serait complète sans plusieurs biographies de capitaines, celles du commandant Hayes de la White Star Line (notamment l'*Olympic* en service de guerre), du commandant Rostron de la Cunard (notamment du *Carpathia* lors du sauvetage du *Titanic*) et du commandant Thoreux de la C.G.T. (à bord du *Normandie* de 1935 à 1939).

- AILLAUD, I., BOUDET, D., CATY, R., *et al.*, *Jules Charles-Roux, le grand Marseillais de Paris*, Rennes, Marines éditions, 2004.
- CANGARDEL, H., *De Colbert à Normandie, Études et souvenirs maritimes*, Nouvelles Editions Latines, Paris, 1957.
- HAYES, B. F., *Hull Down, Reminiscences of Windjammers, Troops and Travellers*, 1925.
- LACROIX-RUIZ, A., *Industriels et banquiers français sous l'Occupation*, Armand Collin, Paris, 2013.
- LANIER, E., *Compagnie générale transatlantique : de la pêche à la morue au paquebot « France »*, Paris, Plon, 1962.
- OFFREY, C., *Henri Cangardel, armateur*, éditions de l'Atlantique, 1973.
- ROSTRON, A. H., *Home from the Sea*, The Macmillan Company, 1931.
- THOREUX, P., *J'ai commandé Normandie*, Paris, Presses de la Cité, 1963.

Ouvrages sur le naufrage du *Titanic* et ses protagonistes

Concernant le *Titanic*, il est impossible de faire une bibliographie exhaustive, en particulier dans la mesure où les travaux érudits, notamment biographiques, se multiplient ces dernières années. Deux ouvrages récents doivent être mentionnés, tous deux travaux collectifs publiés pour la première fois en 2011 ; *Report into the Loss of SS Titanic: A Centennial Reappraisal*, et *On a Sea of Glass*. Tous deux s'illustrent par un important travail de référencement qui n'était pas le cas des ouvrages de référence sur le sujet publiés durant les décennies précédentes, et abordent le sujet sous des angles différents : le premier tente de réévaluer à l'aune des connaissances actuelles le bilan du drame établi à l'époque, en se penchant sur les questions liées à la sécurité, à la navigation et à l'évacuation du navire. Le second est plus centré sur le vécu des personnes qui se trouvaient à bord.

S'ajoutent à cela des travaux d'érudition sur le navire, notamment l'incontournable somme en deux volumes *Titanic, the Ship Magnificent*, décrivant le navire sous tous ses aspects ; et sur son équipage, à travers l'évocation de corps d'activité (les mécaniciens, DE KERBRECH ; les musiciens, TURNER) ou des vies de membres d'équipage (notamment le capitaine et ses officiers).

- BEESLEY, L., *The Loss of S.S. Titanic*, New York, Houghton Mifflin, 1912.
- BEHE, G., *A Death on the Titanic*, 2011, Lulu.com
- BEHE, G., *Archie*, Lulu.com, 2011.
- BEHE, G., *On Board RMS Titanic: Memories of the Maiden Voyage*, The History Press, 2012.
- BEHE, G., *Titanic, Psychic Forewarnings of a Tragedy*, Harper Collins, 1988.
- BEHE, G., *Voices from the Carpathia: Rescuing the Titanic*, Stroud, The History Press, 2015.
- BEVERIDGE, B., BRAUNSCHWEIGER, A., HALL, S., *Titanic or Olympic : Which Ship Sank ? The Truth behind the Conspiracy*, The History Press, 2012.
- BEVERIDGE, B., *Titanic, the Ship Magnificent*, The History Press, 2008, t. 1 et 2.
- BORDE, C., « L'intégration de la sécurité maritime dans les constructions navales, du *Great-Eastern* au *Titanic* », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 7 « Les

constructions navales dans l'histoire », Presses universitaires de Paris Sorbonne, 2007, p. 213-229.

- BORDE, C., « La catastrophe du *Titanic* : un naufrage au pli de l'industrie moderne, 1889-1929 » dans BERGER F., RAPOPORT M., TILLY, P., TOUCHELAY, B. (éds.), *Industries, territoires et cultures en Europe du Nord Ouste. XIX^e-XX^e siècles*. Mélanges en l'honneur de Jean-François Eck, Roubaix, Archives nationales du monde du Travail, 2016, p. 11-18.
- BREWSTER, H., *Gilded Lives, Fatal Voyage*, New York, Broadway Paperbacks, 2012
- BURNS, J.H., « *Titanic's Mail* », *En Route* [revue du Smithsonian National Postal Museum], n°1, janvier 1992.
- CODET, F., DUFIEF, A., GAVARD-PERRET, F. et MENDEZ, O., *Les Français du Titanic*, Marines Editions, Paris, 2011.
- COOPER, G., *Titanic Captain: The Life of Edward John Smith*, The History Press, 2011.
- DE KERBRECH, R., *Down amongst the Black Gang*, The History Press, 2014.
- EATON, J., et HAAS, C., *Titanic: Destination Disaster*, Cambridge, Patrick Stephens Limited, 1987.
- FIEBING, M., *Titanic (1943), Nazi Germany's Version of the Disaster*, Books on Demand, 2012.
- FITCH, T., LAYTON, J. L., WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass*, Amberley, 2013 [2^e édition].
- FORTUNATO, T.M., « *The Mail that Missed the Unsinkable Boat* », *Stamp Insider*, septembre-octobre 2008, p. 16-20.
- GLEICHER, D., *The Rescue of the Third Class on the Titanic: a Revisionist History*, *Research in Maritime History*, n°31, St. John's, International Maritime Economic History Association, 2006.
- HALPERN, S., (dir.), *Report into the Loss of SS Titanic, a Centennial Reappraisal*, Stroud, The History Press, 2011.
- JESSOP, V., commenté et préfacé par MAXTONE-GRAHAM, J., *Titanic Survivor*, Sheridan House, New York, 1997.
- LORD, W., *A Night to Remember*, New York, Holt, 1955.

- MARSHALL, L., *The Sinking of the Titanic and Great Sea Disasters*, Philadelphie, P.W. Ziegler, 1912.
- MASSON, P., *Le Drame du Titanic*, Tallendier, 1998.
- SHEIL, I., *Titanic Valor: The Life of Fifth Officer Harold Lowe*, The History Press, 2011.
- STENSON, P., *Titanic Voyager, The Odyssey of C.H. Lightoller*, Halsgrove, 2011.
- TURNER, S., *The Band that Played on*, Thomas Nelson, 2011.
- WALKER, A., *Four Thousand Lives Lost: The Inquiries of Lord Mersey Into the Sinking of the Titanic, The Empress of Ireland, the Falaba and the Lusitania*, The History Press, 2012.
- WINOCOUR, J. (ed.), *The Story of the Titanic as Told by Her Survivors*, Dover Publications, New York, 1960.

Ouvrages sur les migrations transatlantiques

La question des migrations transatlantiques a récemment été renouvelée par les travaux de Thorsten Feys, présentés notamment au congrès du GIS d'Histoire maritime qui s'est tenu à Nantes en juin 2013.

- BOSSER, A., « Les lieux de transit portuaires en Europe pendant la grande migration vers le continent américain (1850-1930) », dans BARZMAN, J., CASTELAIN, J.-P., WAUTERS, E., *L'escale portuaire entre mythes et réalités, de l'Antiquité au XXI^e siècle*, Rouen, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2014.
- FEYS, T., *The battle for the migrants : the introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus*, *Research in Maritime History*, n° 50, St. John's, International Maritime Economic History Association, 2013.
- MARNOT, B., *Les Migrations internationales entre l'Europe et les États-Unis des années 1840 à 1940*, Neuchâtel, UTBM/Éditions Alphil, 2006.

- NUGENTS, W., *Crossings: The Great Transatlantic Migrations, 1870-1914*, Indiana University Press, 1992.
- RESCHE, A., « La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique », *Revue d'histoire maritime*, Paris, PUPS, n°18, 2014.
- TALENSIER, C., « Trains d'émigrants de la Compagnie générale transatlantique », *Le Génie civil*, vol. 6, n°3, 15 novembre 1884, p. 33-36.

Ouvrages sur la télégraphie sans fil

Outre ces ouvrages, pour des lectures traitant plus spécifiquement de la télégraphie sans fil durant les naufrages du *Titanic* et du *Republic*, voir les catégories consacrées au naufrage et à la flotte des compagnies, ci-dessus.

- BAKER, W.J., *A History of the Marconi Company, 1874-1965*, Routledge, 2013.
- GRISSET, P., *Technologie, entreprise et souveraineté : les télécommunications transatlantiques de la France (1869-1954)*, Institut d'Histoire de l'Industrie, Éditions Rive-Droite, 1996. (Edition de la thèse soutenue en 1993).
- HUURDEMAN, A.A., *The Worldwide History of Telecommunications*, John Wiley and Sons, 2003.

Ouvrages sur les autres compagnies maritimes et leurs flottes

Plusieurs bonnes histoires de compagnies ont été rédigées ces dernières années au sujet d'entreprises moins connues : c'est notamment le cas de l'ouvrage de Kinghorn sur l'Atlantic Transport Line, compagnie par ailleurs très peu étudiée.

Il reste en revanche un grand vide bibliographique en ce qui concerne l'International Mercantile Marine Company, qui n'apparaît ici qu'à travers les travaux de W.E.W. Finch sur la Red Star Line. Le cas du trust de J.P. Morgan reste donc encore un terrain très largement inexploré.

- BERNADAC, B. et MOLteni DE VILLERONT, C., *L'Incendie de L'Atlantique*, Nantes, Marines Éditions, 1997.
- BERNERON-COUVENHES, M.F., *Les Messageries Maritimes, l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007.
- BROOKS, C., *The Royal Mail Case*, Read Books, 2008 (première édition, 1933).
- CECIL, L., *Albert Ballin: Business and Politics in Imperial Germany, 1888-1918*, Princeton, Princeton University Press, 2015.
- DRECHSEL, E., *Norddeutscher Lloyd, Bremen, 1857-1970*, Cordillera Publishing Company, 1995.
- FINCH, V.E.W., *The Red Star Line and International Mercantile Marine Company*, Anvers, Uitgeverij de Branding, 1988.
- FLAYHART, W.H., *The American Line*, New York, W.W. Norton, 2000.
- HAWS, D., *Merchant Fleets in Profile n°4 – The Ships of the Hamurg America, Adler and Carr Lines*, Cambridge, Patrick Stephens, 1980.
- KINGHORN, J. *The Atlantic Transport Line, 1881-1931*, Jefferson, McFarland & Co., 2012.
- KHOLER, P. C., *The Lido Fleet: Italian Line Passenger Ships and Services*, Seadragon Press, 1998.
- LAYTON, J.K., *The Edwardian Superliners, A Trio of Trios*, Amberley Publishing, 2013.
- ROLT, L. T. C., *Isembardt Kingdom Brunel*, Penguin, Londres, 1989
- VON NIEZYCHOWSKI, A., *The Cruise of the Kronprinz Wilhelm*, Londres, Selwyn, 1928.
- WHITNEY, R., « The Unlucky Collins Line », *American Heritage*, vol. 8, n°2, février 1957.

Articles publiés sur Internet

- BAUMBACH, W. J., « Oscar Scott Woody, *Titanic* Postal Worker, Freemason », au lien suivant : <http://oscarscottwoody.com/>
- CHIRNSIDE, M., « RMS Majestic, *Frequently Asked Questions* » :

http://www.markchirnside.co.uk/rms_majestic_Q&A-myths.html

- CHIRNSIDE, M., *Olympic and Titanic, an Analysis of the Robin Gardiner Conspiracy Theory*, 2006, disponible en ligne :

http://www.markchirnside.co.uk/pdfs/Conspiracy_Dissertation.pdf

EATON, J. P., « *Canceled passages aboard Titanic* », *Voyage*, 2008. Disponible sur le site *Encyclopedia Titanica* : <https://www.encyclopedia-titanica.org/canceled-titanic-passages.html>

- SAPHIRE, W.B., « *The White Star Line and the International Mercantile Marine Company* », article publié sur le site de la Titanic Historical Society, consultable au lien suivant : <http://www.titanichistoricalsociety.org/articles/mercantile.html>

Annexes

Annexe 1 : Index des navires de la ligne de l'Atlantique Nord

De nombreux navires ayant été cités dans ces pages, il a semblé judicieux de fournir ici un index alphabétique des différents paquebots ayant été affectés par les trois compagnies étudiées à la ligne de l'Atlantique Nord, en précisant leurs tailles, tonnages et vitesses, et en accompagnant le tout d'un bref résumé de leur carrière, afin de permettre au lecteur de mieux cerner les évolutions de pratiques qu'ils illustrent.

Adriatic (I) [White Star Line, 138 m, 3 888 tjb, 14,5 nœuds] Cinquième navire de classe Oceanic, il était légèrement plus grand que les quatre premiers. Entré en service en 1872, il remporta la même année le Ruban bleu. Le navire tentait également d'innover avec un système d'éclairage au gaz, qui fut rapidement retiré car défectueux. L'*Adriatic* connut ensuite une carrière ponctuée d'incidents jusqu'à son retrait comme navire de réserve en 1897, puis sa démolition en 1899 à l'approche de l'arrivée de l'*Oceanic (II)*.

Adriatic (II) [White Star Line, 222 m, 24 451 tjb, 17 nœuds] Dernier des *Big Four*, arrivé en 1907, l'*Adriatic* était sensiblement plus moderne en proposant notamment, chose inédite sur un navire à l'époque, une piscine et des bains turcs. Destiné au service lent de Liverpool, il fit néanmoins ses débuts au départ de Southampton (aux côtés de l'*Oceanic*, du *Teutonic* et du *Majestic*), jusqu'à l'arrivée de l'*Olympic* en 1911. Il servit ensuite au départ de Liverpool jusqu'à la fin de sa carrière, à l'exception de missions de transport de troupes et de mazout à la fin de la guerre. Retiré du service en 1934 après la fusion de la Cunard et de la White Star, il fut démoli l'année suivante.

Alaunia (I) [Cunard Line, 158,6 m, 13 405 tjb, 14,5 nœuds] Mis en service en 1913 sur la ligne de Liverpool à Portland (Maine), il fut dès l'année suivante transféré

sur la ligne de Londres au Canada. Il passa la guerre entre traversées régulières et transport de troupes, jusqu'à ce qu'il sombre en heurtant une mine, en octobre 1916.

Alaunia (II) [Cunard Line, 158,6 m, 14 030 tjb, 15 nœuds] Sixième et dernier navire de la série initiée par l'*Andania (II)*, il servit à partir de 1925 sur la ligne de Liverpool à Québec, puis fut transféré l'année suivante sur la ligne de Londres au Canada. Transformé en croiseur auxiliaire en 1939, il fut racheté par l'Amirauté en 1944 et transformé en navire de réparation, puis en dépôt flottant. Il fut finalement démoli en 1957.

Albania (I) [Cunard Line/originellement Thomas Wilson & Co., 140,7 m, 7 682 tjb, 12 nœuds] Mis en service comme *Consuelo* par la Thomas Wilson & Co. en 1900, il fut vendu en 1908 à la Thomson Line qui le renomma *Carinrona*, puis à nouveau cédé à la Cunard en 1911. Sous le nom d'*Albania*, il fut affecté à la ligne canadienne mais, ne répondant pas aux standards de la compagnie, il fut aussitôt délaissé. Il continua sa carrière pour diverses compagnies jusqu'à sa démolition en 1929.

Albania (II) [Cunard Line, 159,4 m, 12 767 tjb, 13 nœuds] Commandé en 1914 comme jumeau de l'*Aurania (I)*, il ne put entrer en service qu'en 1921 sur la ligne de New York, puis, à partir de l'année suivante, alterna entre la ligne du Canada et celle de Boston. Il en fut retiré en 1925, ayant été remplacé par de nouveaux navires plus efficaces. Vendu à une compagnie italienne en 1930, il coula après une attaque aérienne en 1941.

Albertic [White Star Line, originellement Royal Mail Steam Packet Company, 180 m, 18 940 tjb, 17 nœuds] Mis en construction avant la Première Guerre mondiale, en Allemagne, sous le nom de *München*, il ne fut achevé qu'après le conflit sous le nom d'*Ohio* pour la Royal Mail Steam Packet Company. Lorsque son propriétaire, Lord Kylsant, racheta la White Star Line, il transféra ce navire à sa nouvelle acquisition, pour servir sur sa ligne canadienne, en 1927. Devenu *Albertic*, le paquebot changea de route dès 1929 pour remplacer temporairement le *Celtic (II)* sur la ligne de Liverpool à New

York. Dès 1930, il revint sur la ligne canadienne mais, peu rentable, ne l'assura que les étés, avant d'être retiré du service en 1933 et vendu à des démolisseurs peu après la fusion, en 1934.

Andania (I) [Cunard Line, 158,6 m, 13 405 tjb, 14,5 nœuds] Mis en service en 1913 sur la ligne canadienne, il était le premier d'une série de trois navires avec l'*Alaunia* (I) et l'*Aurania* (II). Placé en 1916 sur la ligne de Londres à New York, il fut torpillé en 1918.

Andania (II) [Cunard Line, 158,6 m, 13 950 tjb, 15 nœuds] Version modernisée de l'*Andania* (I), il fut le premier d'une série de six navires dits de « classe A » destinés à remplacer les navires destinés au service canadien qui avaient sombré durant le conflit. Il servit sur la ligne de Londres-Southampton-Québec-Montréal, avec parfois, en 1925, des départs depuis Hambourg. Réquisitionné comme croiseur auxiliaire en 1939, il fut torpillé l'année suivante.

Antonia [Cunard Line, 158,6 m, 13 867 tjb, 15 nœuds] Jumeau de l'*Andania* (II), il fut mis en service en 1922 sur la ligne du Canada et y servit jusqu'à sa réquisition comme croiseur auxiliaire en 1940, puis fut racheté par l'Amirauté et utilisé comme navire de réparation à partir de 1942. Il fut démoli en 1948.

Aquitania [Cunard Line, 274,6 m, 45 647 tjb, 23 nœuds] Version agrandie et plus lente du *Lusitania* et du *Mauretania*, l'*Aquitania* entra en service au printemps 1914. Après un service militaire intensif comme transport de troupes et navire-hôpital, il fut un paquebot très populaire durant les années 1920 et poursuivit son service transatlantique jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Il servit à nouveau de transport de troupes durant le conflit, et jusqu'en 1948, puis fut utilisé pour quelques voyages à destination du Canada sous l'égide du gouvernement canadien, avant d'être démoli en 1950.

Arabic (II) [White Star Line, 183 m, 15 801 tjb, 16 nœuds] Mis en construction sous le nom de *Minnewaska* pour l'Atlantic Transport Line en 1902, il changea de

mains et de nom avant son lancement. D'un format similaire au *Cymric*, il servit alternativement sur la ligne de Liverpool à New York, de concert avec les *Big Four*, ou sur celle de Boston. Resté en service commercial durant la guerre, il fut torpillé en août 1915, son naufrage causant la mort de plusieurs passagers, dont quelques civils américains, quelques mois après le drame du *Lusitania*.

Arabic (III) [White Star Line/originellement Norddeutscher Lloyd, 179,8 m, 16 786 tjb, 17 nœuds] À l'origine navire de la NDL mis en service en 1909 et utilisé durant la guerre comme poseur de mines, le *Berlin* fut cédé en dommage de guerre et acheté par la White Star en 1920, puis renommé *Arabic*, afin de remplacer le navire précédent du même nom. D'abord affecté à la ligne méditerranéenne, il fut transféré sur la ligne de Hambourg à New York en 1924. Devenu inutile à l'entreprise, il passa à la Red Star Line en 1926, puis fut récupéré par la White Star en 1930. Dans ce climat de crise, celle-ci ne lui trouva guère d'usage, et le fit démolir l'année suivante.

Ascania (I) [Cunard Line, 142,2 m, 9 111 tjb, 13 nœuds] Mis en service en 1911 sur la ligne du Canada, il inaugura la tradition de la Cunard consistant à placer sur cette ligne des navires au nom en « A ». Il sombra en juin 1918 au cours d'une traversée.

Ascania (II) [Cunard Line, 158,6 m, 14 013 tjb, 15 nœuds] Cinquième navire de la série initiée par l'*Andania* (II), il fut mis en service en 1925 sur la ligne de Londres au Canada. Réquisitionné en 1939 comme croiseur auxiliaire, il servit ensuite comme navire de débarquement, notamment en Sicile. De retour sur la ligne canadienne après-guerre, il fut utilisé en 1956 pour transporter des troupes à Chypre pendant la crise de Suez, puis démoli l'année suivante.

Aurania (I) [Cunard Line, 143 m, 7 269 tjb, 16 nœuds] Conçu à l'origine comme jumeau du *Servia* mais finalement assez différent, il connut de nombreux problèmes à sa mise en service en 1883 (machines défectueuses, roulis), ce qui entraîna son retour aux chantiers, pour un réel démarrage sur la ligne Liverpool-New York à partir de 1884. Moins populaire que son partenaire de service, il fut prêté à l'Inman Line quelques temps en 1885, et participa à la Guerre des Boers en transportant 30 000 hommes. De

retour après le conflit sur le service secondaire de New-York, il expérimenta à partir de 1903 la ligne Fiume, Trieste, Venise, Parlerme, New York, qui fut par la suite plus largement exploitée par la compagnie. Il fut finalement démoli en 1905.

Aurania (II) [Cunard Line, 158,6 m, 13 936 tjb, 14,5 nœuds] Devant rejoindre l'*Andania (I)* et l'*Alaunia (I)*, il fut mis en construction en 1914 et, terminé en temps de guerre, il ne servit que comme transport de troupes jusqu'à son torpillage en février 1918.

Aurania (III) [Cunard Line, 158,6 m, 13 984 tjb, 15 nœuds] Quatrième navire de la série initiée avec l'*Andania (II)*, avec un profil légèrement différent, il fut mis en service en 1924 entre Liverpool et New York, puis déplacé en 1928 au départ de New York. Transformé en croiseur auxiliaire en 1939, il fut racheté par l'Amirauté en 1942, puis transformé en navire de réparation. Il fut finalement démoli en 1961.

Ausonia (I) [Cunard Line/originellement Thomson Line, 141,4 m, 7 907 tjb, 12 nœuds] Mis en service en 1909 comme *Tortona* de la Thomson Line, il fut récupéré par la Cunard en 1911 et placé sur la ligne canadienne. Il fut torpillé en mai 1918.

Ausonia (II) [Cunard Line, 158,6 m, 13 912 tjb, 15 nœuds] Mis en service sur la ligne de Liverpool au Canada en 1922, puis transféré au départ de Liverpool en 1923, il était le troisième jumeau de l'*Andania (II)*. Réquisitionné en 1939 comme croiseur auxiliaire, il fut acheté par l'Amirauté en 1942 et transformé en navire de réparation. Décommissionné en 1964, il fut démoli l'année suivante.

Baltic (I) [White Star Line, 128 m, 3 707 tjb, 14,5 nœuds] Troisième navire de classe Oceanic, il fut mis en service en 1871 sur la ligne de Liverpool à New York, et y servit jusqu'en 1888, l'arrivée du *Teutonic* le rendant inutile. Vendu à la Holland America Line, il sombra finalement sans faire de victimes en 1898.

Baltic (II) [White Star Line, 222 m, 23 876 tjb, 16 nœuds] Troisième des *Big Four*, arrivé en 1904, il était légèrement plus volumineux que ses deux prédécesseurs.

Servant sur la ligne de Liverpool à New York durant toute sa carrière, il connut une parenthèse durant la Première Guerre mondiale, servant de transport de troupes et de mazout. Après des années 1920 sans histoires, il fut démoli en 1933.

Berengaria [Cunard Line/originellement HAPAG, 274 m, 52 226 tjb, 23,5 nœuds] Mis en service sous le nom d'*Imperator* par la HAPAG en 1913, il fut saisi comme dommage de guerre par les vainqueurs en 1919. La Cunard l'exploita d'abord sous son nom d'origine, avant de le renommer *Berengaria* en 1920. S'il servit sous pavillon de la Cunard jusqu'à la fin de sa carrière, il appartenait en réalité à moitié à cette compagnie, et à moitié à la White Star, de même que son jumeau, devenu le *Majestic* (II). Assurant le service transatlantique puis, ponctuellement, des croisières, il fut démoli en 1938 après avoir connu une vague d'incendies dus à une installation électrique défectueuse.

Bothnia (I) [Cunard Line, 128 m, 4 550 tjb, 12,5 nœuds] Mis en service en 1874 sur la ligne de New York, il fut transféré en 1885 sur la ligne de Boston mais fut occasionnellement affecté à Naples-New York. Il fut vendu en 1898.

Britannic (I) [White Star Line, 142,6 m, 5 004 tjb, 15 nœuds] Version améliorée des navires de classe Oceanic, le *Britannic* entra en service en 1874 et fut suivi l'année suivante par le *Germanic*. En 1876, il s'empara du Ruban bleu, et continua à assurer le service principal de la compagnie jusqu'en 1899, puis effectua un temps de service durant la Guerre des Boers. Rendu à sa compagnie en 1902, son exploitation fut jugée trop coûteuse et il fut démoli l'année suivante.

Britannic (II) [White Star Line, 275,6 m, 48 158 tjb, 21 nœuds] Troisième navire de classe Olympic, il aurait à l'origine dû entrer en service sur la ligne transatlantique en 1914, mais le naufrage du *Titanic* entraîna des modifications de ses plans et prolongea ses travaux d'un an. Mis en service durant la guerre, il fut immédiatement affecté à des missions de navire hôpital dans les Dardanelles, et sombra en novembre 1916 au cours de sa sixième traversée de ce type, sans jamais avoir effectué de voyage commercial.

Britannic (III) [White Star Line, 217 m, 26 943 tjb, 18 nœuds] Premier « *cabin ship* » de la White Star, il fut mis en service en 1930 et remporta un grand succès dans ce contexte de crise, qui lui valut d'être suivi par le *Georgic (II)* en 1932. Conservé lors de la fusion de 1934 avec la Cunard Line, il resta en service sur la ligne de l'Atlantique Nord jusqu'en 1960 et fut, de ce fait, le dernier navire à arborer les couleurs de la White Star Line en service.

Calgaric [White Star Line/originellement Royal Mail Steam Packet Company, 167 m, 16 063 tjb, 15 nœuds] Mis en construction avant la guerre sous le nom d'*Orca*, il fut mis en service de façon prématurée en 1917 pour participer à l'effort de guerre. De retour en chantier, il commença son service pour le compte de la Royal Mail Steam Packet Company. Comme l'*Albertic*, il fut transféré à la White Star Line en 1927 lorsque celle-ci fut rachetée par le propriétaire de la RMSPC, Lord Kysant. Affecté à la ligne canadienne, il ne servit plus que de navire de réserve et de croisières à partir de 1930. La fusion de la Cunard et de la White Star Line en 1934 scella son destin : inutile, il fut aussitôt vendu à des démolisseurs.

Campania [Cunard Line, 189 m, 12 950 tjb, 21 nœuds] Plus gros navire au monde à sa mise en service (malgré le record du *Great Eastern*, qui était toujours invaincu malgré sa démolition), le *Campania* et son jumeau le *Lucania* furent mis en service en 1893 pour répondre à la concurrence du *Teutonic* et du *City of New York*. Détenteur du Ruban bleu en 1893, il fut retiré du service début 1914, à l'entrée en service de l'*Aquitania*. Ce dernier étant réquisitionné pour service de guerre, le *Campania* fut rappelé quelques mois plus tard avant son retrait définitif en octobre 1914. L'Amirauté le réquisitionna alors avant que la compagnie n'ait eu le temps de le vendre à des démolisseurs, et l'utilisa jusqu'à son torpillage en 1918.

Canopic [White Star Line/originellement Dominion Line, 176 m, 12 097 tjb, 16 nœuds] Mis en service en 1900 sous le nom de *Commonwealth* par la Dominion Line, il fut transféré à la White Star fin 1903 dans le cadre de l'IMM. Devenu *Canopic*, il entra en service l'année suivante sur la ligne de Méditerranée à New York. Ayant

effectué des missions de transport de troupes durant la fin de la guerre, il reprit son service méditerranéen jusqu'en 1921, puis fut affecté au transport d'émigrants allemands entre Brême, Southampton, Halifax et New York. Il fut finalement démoli en 1925.

Carinthia (II) [Cunard Line, 190,5 m, 20 277 tjb, 16,5 nœuds] Jumeau du *Franconia (II)*, il devait à l'origine être nommé *Servia* mis changea de nom durant sa construction. Mis en service entre Liverpool et New York puis, à partir de 1934, au départ de Londres, il effectuait également des croisières durant l'hiver. Il fut transformé en croiseur auxiliaire en 1939 et torpillé l'année suivante.

Carmania (I) [Cunard Line, 205,7 m, 19 524 tjb, 18 nœuds] Jumeau du *Caronia*, il fut mis en service en 1905 sur la ligne de Liverpool à New York, de façon à assurer un service lent comparable à celui des *Big Four* de la White Star. Il participa au sauvetage du *Volturno* en 1913, puis maintint son service commercial durant la plus grande partie de la guerre. Transféré entre Southampton et New York au début des années 1920 pour remplacer temporairement les gros paquebots en cours de refonte, il fut affecté en 1924 à la ligne canadienne, puis en 1926 à celle de Londres à New York. Servant principalement à des croisières durant les dernières années de sa carrière, il fut retiré du service en 1931 et démoli l'année suivante.

Caronia (I) [Cunard Line, 205,7 m, 19 687 tjb, 18 nœuds] Mis en service en 1905 sur la ligne Liverpool-New York, il devait assurer avec son jumeau, le *Carmania*, un service secondaire plus lent que celui fourni par le *Lusitania* et le *Mauretania* à venir. Il fut régulièrement affecté à des croisières. Réquisitionné durant la guerre, il reprit son service en 1919, puis servit au départ de Londres, en 1920, puis de Hambourg en 1922. En 1924, il fut déplacé sur la ligne canadienne, puis, à partir de 1926, il fut principalement consacré à des croisières jusqu'à sa démolition en 1931.

Carpathia [Cunard Line, 164,6 m, 13 603 tjb, 17 nœuds] Version réduite de l'*Ivernia*, il fut mis en service en 1903 sur la ligne de Boston. Dès la fin de cette année, il alterna entre un service d'hiver entre la Méditerranée et New York, et un service d'été

entre Liverpool et New York. Après s'être illustré en 1912 par le sauvetage des rescapés du *Titanic*, il fut chargé de maintenir la ligne de Liverpool à New York durant la guerre. En 1918, il fut finalement torpillé.

Catalonia [Cunard Line, 130 m, 4 638 tjb, 12 nœuds] Construit pour la ligne de Boston, il fut finalement mis en service en 1881 sur celle de New York qu'il servit temporairement jusqu'en 1883 avant de rejoindre le service pour lequel il avait été conçu. Utilisé jusqu'en 1899, date à laquelle il servit comme transport de troupes dans le cadre de la Seconde Guerre des Boers, il fut ensuite vendu.

Cedric [White Star Line, 213 m, 21 073 tjb, 16 nœuds] Deuxième des *Big Four*, similaire au *Celtic* (II), le *Cedric* assura comme lui son service sur la ligne de Liverpool, de son arrivée en 1903 jusqu'à son retrait de service en 1931 après une carrière qui ne fut troublée que par son service de guerre, comme croiseur auxiliaire puis transport de troupes.

Celtic (I) [White Star Line, 138 m, 3 888 tjb, 14,5 nœuds] Sixième et dernier navire de classe Oceanic, le *Celtic* était, comme l'*Adriatic* (I), légèrement plus grand que les autres navires de sa classe. Il connut sur l'Atlantique Nord une carrière ponctuée d'incidents dont le plus grave fut en 1887 une collision avec le *Britannic* (I) qui se solda par la mort de plusieurs passagers. Retiré du service en 1891 du fait de l'arrivée du *Teutonic* et du *Majestic*, il fut vendu à une compagnie danoise qui l'utilisa jusqu'à sa démolition en 1898.

Celtic (II) [White Star Line, 213 m, 21 035 tjb, 16 nœuds] Premier navire de la série des *Big Four*, il fut mis en service en 1901 et incarnait le choix du renoncement de la White Star à la vitesse, avec ses seize nœuds seulement de vitesse moyenne. Plus gros navire jamais mis en service lors de son arrivée, il fut affecté au service de Liverpool à New York, d'abord au sein du service principal de la compagnie, puis, à partir de 1907, de son service lent (en opposition au service express de Southampton). Après avoir servi de croiseur auxiliaire puis de transport de troupes durant la guerre, il reprit sa carrière durant les années 1920, jusqu'à ce qu'il s'échoue, en 1928, au large

de Queenstown. Trop ancien pour être remis en état de façon rentable, le navire fut démantelé sur place.

Cephalonia [Cunard Line, 131 m, 5 588 tjb, 12 nœuds] Version améliorée du *Catalonia*, et jumeau du *Pavonia*, il entra en service en 1882 sur la ligne de Boston. Servant jusqu'en 1899, il fut utilisé comme transport de troupes pendant la Seconde Guerre des Boers, puis vendu à une compagnie du Pacifique. Il fut coulé en 1904 afin de bloquer Port Arthur dans le cadre de la guerre Russo-japonaise.

Champlain [Compagnie générale transatlantique, 185 m, 28 094 tjb, 20 nœuds], mis en service en juin 1932, le *Champlain* était une version améliorée du *Lafayette* très populaires. Sa silhouette et ses chaudières avaient été travaillées comme tests en prévision de la construction du *Normandie*. « *Cabin-ship* » de prestige, il fut également affecté à des croisières. En juin 1940, il heurta une mine dans le port de La Pallice et son épave ne fut démantelée que vingt-quatre ans plus tard.

Chicago [Compagnie générale transatlantique, 159,7 m, 11 103 tjb, 15 nœuds] Premier paquebot à « classe unique » de la compagnie, mis en service en 1908, il pouvait transporter à l'origine 314 passagers de deuxième classe et 1 267 migrants, ce dernier chiffre ayant par la suite été accru. Il resta affecté à la ligne de New York pendant la guerre, maintenant un service régulier quand les principaux navires étaient réquisitionnés. En 1924, le transport de migrants diminuant, il fut déplacé sur la ligne secondaire de Bordeaux à New York, avant d'être refondu en 1928 et transféré sur la ligne de l'Atlantique Sud. Il fut démoli en 1936.

Cretic [White Star Line/originellement Leyland puis Dominion Line, 177,4 m, 13 507 tjb, 15 nœuds] À l'origine plus gros paquebot mixte de la Leyland Line, mis en service sous le nom d'*Hanoverian* en 1902, il fut transféré dans le cadre de l'IMM à la Dominion Line, en 1903, sous le nom de *Mayflower*, puis passa la même année à la White Star, qui en fit le *Cretic*. Il servit sur la ligne méditerranéenne de la compagnie jusqu'en 1923, son service n'étant troublé que par quelques missions de transport de

troupes durant la guerre, après quoi, revendu à la Leyland Line, il devint le *Devonian* jusqu'à sa démolition en 1929.

Cymric [White Star Line, 178,4 m, 13 096 tjb, 14,5 nœuds] À l'origine construit comme gros cargos bétailler, version agrandie du *Georgic* (I), il fut transformé durant sa construction en paquebot lent capable de transporter un grand nombre de passagers de troisième classe. Mis en service en 1897, il fut affecté à la ligne de Liverpool à New York pour transporter des passagers aux moyens limités. Effectuant deux voyages de transport de troupes durant la Guerre des Boers, il fut transféré en 1903 sur la nouvelle ligne de Boston, aux côtés de l'*Arabic* (II) et du *Republic* (II). Maintenu sur sa ligne commerciale durant la guerre, il fut torpillé le 8 mai 1916 et sombra en causant cinq victimes parmi ses membres d'équipage.

De Grasse [Compagnie générale transatlantique, 167,6 m, 17 759 tjb, 17 nœuds] Conçu comme une version améliorée du *Rochambeau*, il fut mis en construction sous le nom de *Suffren* à Birkenhead, puis achevé à Saint-Nazaire et renommé *De Grasse* pour sa mise en service en août 1924. Navire « à classe unique » il fut rendu obsolète par l'arrivée du *Lafayette* (II) en 1930 et du *Champlain* en 1932, ce qui entraîna sa modernisation et son utilisation pour des croisières. L'incendie du *Lafayette* en 1938 le fit remobiliser. Utilisé comme caserne flottante puis comme navire école par les Allemands durant l'occupation, il fut coulé lors de leur retraite. Renfloué en 1945, il fut remis en service en 1947 de façon à assurer seul le service en attendant la remise en état de l'*Île-de-France* et du *Liberté*. Déplacé sur la ligne des Antilles en 1952, il fut vendu l'année suivante et passa de mains en mains, étant renommé *Empress of Australia* puis *Venezuela*, jusqu'à sa démolition en 1962.

Doric (II) [White Star Line, 183 m, 16 848 tjb, 15 nœuds] Troisième navire d'une série de quatre paquebots aux profils semblables (le *Pittsburgh*, le *Regina* et le *Laurentic* (II) étant les trois autres), le *Doric* entra en service sur la ligne canadienne de la White Star en 1923, jusqu'à l'abandon de la ligne en 1932. Il fut alors consacré à des croisières et son jeune âge lui valut d'être conservé après la fusion entre la White Star

et la Cunard Line. Un accident en septembre 1935 conduisit néanmoins à sa démolition, des réparations s'annonçant trop peu rentables.

Espagne [Compagnie générale transatlantique, 164,4 m, 11 155 tjb, 18 nœuds] Mis en service en 1910 sur la ligne du Mexique, il servit sur la ligne de New York durant la Première Guerre mondiale pour maintenir le service régulier. Réquisitionné en 1916, il revint après-guerre sur la ligne du Mexique jusqu'à son désarmement en 1932 et sa démolition deux ans plus tard.

Etruria [Cunard Line, 158 m, 8 128 tjb, 19 nœuds] Jumeau de l'*Umbria*, construit sur le modèle de l'*Oregon*, il fit son voyage inaugural sur la ligne de Liverpool à New York en avril 1885. Plus rapide que son jumeau, il connut une carrière prospère jusqu'à son retrait de service, en 1909.

France [Compagnie générale transatlantique, 210,8 m, 23 666 tjb, 23 nœuds] Initialement construit sous le nom de *Picardie*, le *France* entra en service en avril 1912, une semaine à peine après le naufrage du *Titanic*. Son luxe et son confort lui attirèrent rapidement une grande popularité, et il marque une nette évolution pour la compagnie. Réquisitionné comme transport de troupes et navire hôpital durant la guerre, il servit sur la ligne de New York avec grand succès durant la décennie suivante. À partir de 1929, la crise atténuant sa rentabilité, il fut affecté à des croisières une partie du temps. Devenu trop coûteux, il fut désarmé en 1932, vendu fin 1934 et démoli l'année suivante.

Franconia (I) [Cunard Line, 190,5 m, 18 150 tjb, 17 nœuds] Mis en service en 1911 sur la ligne de Boston avec son jumeau, le *Laconia*, il devait remplacer l'*Ivernia* et le *Saxonia*. Réquisitionné comme transport de troupes durant la guerre, il fut torpillé en Méditerranée le 4 octobre 1916.

Franconia (II) [Cunard Line, 190,5 m, 20 175 tjb, 16,5 nœuds] Mis en service en 1923 sur la ligne de Liverpool à New York, il servit également à des croisières et, épisodiquement, au départ de Londres. Converti en transport de troupes en 1939, il

prit part au débarquement de Sicile, et servit également de quartier général flottant pendant la conférence de Yalta. Placé en 1949 sur la ligne de Liverpool au Canada, il fit également quelques croisières et fut démoli en 1956.

Gallia [Cunard Line, 131 m, 4 809 tjb, 12,5 nœuds] Légèrement plus gros que ses jumeaux *Bothnia* et *Scythia*, il entra en service quatre en plus tard, en 1879, sur la ligne de Liverpool à New York avant d'être déplacé sur celle de Boston en 1886, puis de retourner sur la ligne de New York en 1889 pour un service secondaire. Il fut vendu en 1897.

Georgic (II) [White Star Line, 216,6 m, 27 759 tjb, 19 nœuds] Version améliorée du *Britannic* (III), le deuxième *Georgic* fut mis en service en 1932 : il fut le tout dernier navire construit pour la White Star Line. « *Cabin ship* » au grand succès, il continua à servir la compagnie après sa fusion avec la White Star en 1934. Réquisitionné durant la Seconde Guerre mondiale, il fut bombardé, coula, puis fut renfloué. Conservé sous contrôle du gouvernement mais affrété par la Cunard après-guerre, il fut finalement retiré du service en 1955 et envoyé à la casse l'année suivante.

Germanic [White Star Line, 142,6 m, 5 004 tjb, 15 nœuds] Mis en service en mai 1875, ce jumeau du *Britannic* (I) remporta le Ruban bleu la même année. Il servit avec succès la White Star Line jusqu'en 1903, sa carrière étant entravée en 1899 par un quasi naufrage dans le port de New York à cause d'une accumulation de glace pendant une escale. Cédé à la Dominion Line en 1903, qui l'exploita sous le nom d'*Ottawa*, il fut vendu à l'Empire ottoman en 1910, et servit sous pavillon turc jusqu'en 1950. Avec 75 ans de longévité, le *Germanic* fut l'un des paquebots les plus durables de l'histoire.

Haverford [White Star Line/originellement American Line, 176,6 m, 11 625 tjb, 14 nœuds] Mis en service en 1901 par l'American Line sur la ligne de Philadelphie, il fut transféré à la White Star en 1921, lorsque celle-ci reprit la gestion de la ligne. Dès 1922, il retrouva néanmoins sa compagnie d'origine et alterna les traversées pour le compte des deux entreprises, jusqu'à son retrait en 1924, et sa démolition l'année suivante.

Homeric [White Star Line, 236 m, 35 000 tjb, 18 nœuds] Lancé en 1913 sous le nom de *Columbus* pour la Norddeutscher Lloyd, il ne fut pas terminé avant la fin du conflit. Alors cédé en dommages de guerre, il devint un navire de la White Star pour son service express, aux côtés de l'*Olympic* et du *Majestic* (II), autre navire cédé en compensation. Nettement plus petit et plus lent que ses compagnons de route, il fut le maillon faible du service transatlantique et fut de plus en plus consacré à des croisières. La crise, puis la fusion de la White Star avec la Cunard, entraînèrent son inutilité et il fut démoli en 1936.

Île-de-France [Compagnie générale transatlantique, 231,6 m, 43 153 tjb, 23 nœuds] Mis en service en 1927, il était alors le plus gros paquebot construit dans le monde depuis la guerre. Navire moderne à la décoration répondant aux modes de son époque, il s'attira vite une grande popularité face à la flotte concurrente vieillissante. Parmi ses innovations se trouvait une catapulte à hydravion pour la livraison du courrier, rapidement ôtée car trop dangereuse pour sa structure. Devenu transport de troupes durant la guerre, il reprit du service dans une version fortement modernisée en 1949, et s'attira une grande réputation en participant au sauvetage de l'*Andrea Doria* en 1956. Désarmé en 1958, il fut finalement envoyé à la casse l'année suivante.

Ivernia (I) [Cunard Line, 182,3 m, 14 067 tjb, 16 nœuds] Conçu pour la ligne de Boston, il fut mis en service en 1900 sur celle de New York pour remplacer les navires sollicités par la Guerre des Boers. Il servit ensuite sur la ligne de Boston et, à partir de 1911, sur le service au départ des ports méditerranéens. Réquisitionné en 1914, il fut torpillé le 1^{er} janvier 1917.

Kedar [Cunard Line, 83 m, 1 784 tjb, 10 nœuds] Mis en service sur la ligne de la Méditerranée à Boston en 1860, il alterna entre le service depuis la Méditerranée et celui depuis Liverpool, jusqu'à sa démolition en 1897.

L'Aquitaine [Compagnie générale transatlantique/originellement HAPAG, 153,4 m, 8 716 tjb, 20 nœuds] Construit en 1890 comme *Normannia* pour la HAPAG, il fut vendu en 1897 au gouvernement espagnol qui l'utilisa comme croiseur auxiliaire sous le nom de *Patriota*. Saisi à Fort-de-France par le gouvernement français pour rembourser une fourniture de charbon, en 1899, il fut cédé à la Transat qui le rebaptisa *L'Aquitaine* et l'affecta à la ligne de New York pour remplacer *La Bourgogne* : il était symboliquement le premier navire à trois cheminées de la compagnie. L'arrivée de *La Savoie* et *La Lorraine* en 1900/1901 entraîna son désarmement quasi-total, et il fut finalement démoli en 1906.

La Bourdonnais [Compagnie générale transatlantique, à l'origine Norddeutscher Lloyd, 144,4 m, 7 079 tjb, 13 nœuds] Originellement *Scharnhorst* de la Norddeutscher Lloyd, il était le jumeau du *Goeben*, devenu *Roussillon*. Ayant servi sous pavillon allemand de 1908 à la fin de la guerre, il fut récupéré par le gouvernement français et finalement cédé à la Transat en 1920. Comme son jumeau, il servit sur la ligne du Havre à New York jusqu'en 1923, puis au départ de Bordeaux. En 1931, il fut affecté à un éphémère service vers Halifax avant d'être démoli.

La Bourgogne [Compagnie générale transatlantique, 150 m, 7 089 tjb, 17,5 nœuds] Deuxième navire d'une série de quatre paquebots mis en service sur la ligne de New York (voir *La Champagne*, *La Bretagne* et *La Gascogne*), il fut l'un des deux construits à la Seyne-sur-Mer. Après dix ans de service sans histoire, il heurta et coula en février 1896 le vapeur *Ailsa*. Deux ans plus tard, le 2 juillet 1898, il fut à son tour heurté par le voilier *Cromartyshire* alors qu'il voguait à vitesse excessive dans le brouillard. Plus de 500 personnes périrent dans le naufrage, le plus meurtrier connu par la compagnie en temps de paix.

La Bretagne [Compagnie générale transatlantique, 150 m, 6 754 tjb, 17,5 nœuds] Troisième navire d'une série de quatre paquebots mis en service sur la ligne de New York en 1886 (voir *La Champagne*, *La Bourgogne* et *La Gascogne*), il fut l'un des deux construits dans les chantiers de Penhoët. Il connût une carrière majoritairement sans histoire sur la ligne de New York jusqu'à l'entrée en service du

France, en 1912. Il fut alors transféré, au mois de juin, à la Compagnie Sud Atlantique, puis servit dans le cadre de la guerre. Vendu pour démolition en 1923, il sombra en chemin.

La Champagne [Compagnie générale transatlantique, 150 m, 6 726 tjb, 17,5 nœuds] Premier navire d'une série de quatre versions améliorées de *La Normandie*, il fut lancé en avril 1885 mais s'échoua peu après. Sa construction achevée, il fut mis en service en 1886 et sa carrière fut émaillée de quelques incidents. Notamment en 1898 lorsque ses machines furent endommagées et qu'il fut immobilisé, isolé sur l'Atlantique, durant près d'une semaine. Affecté à la ligne de New York jusqu'en 1905, il fut modifié et transféré à cette époque sur la ligne du Mexique. Il se brisa en deux dans le port de Saint-Nazaire suite à un échouage causé par une tempête, en 1915.

La Gascogne [Compagnie générale transatlantique, 150 m, 7 071 tjb, 17,5 nœuds] Quatrième et dernier navire de la série mise en service sur la ligne de New York en 1886, il fut construit à la Seyne-sur-Mer et connut une carrière sans histoires. L'entrée en service de *La Provence* devait entraîner son transfert sur la ligne de l'Amérique centrale, mais il resta finalement sur la ligne de New-York avant d'être transformé en hôtel flottant pour immigrants, au Havre. Il fut finalement démoli en 1919.

La Lorraine [Compagnie générale transatlantique, 170 m, 11 168 tjb, 20 nœuds] Construit dans les chantiers de Penhoët, il est le premier d'un duo de navires avec *La Savoie*. Mis en service en 1900, il connut une carrière sur la ligne de l'Atlantique Nord entachée d'incidents (abordages, avaries techniques). Converti en croiseur auxiliaire durant la Première Guerre mondiale, notamment envoyé dans les Dardanelles, il reprit son service commercial en 1919. L'entrée en service du *Paris* en 1921 entraîna son retrait, son entretien étant trop coûteux, et il fut démoli fin 1922.

La Normandie [Compagnie générale transatlantique, 143,6 m, 5 962 tjb, 16 nœuds] Mis en construction en Angleterre sous le nom de *Ville de New York*, il fut le

premier navire de la compagnie à être éclairé à l'électricité. Entré en service en mai 1883, sous le nom de « *Normandie* », il fut renommé « *La Normandie* » en 1886 pour s'accorder avec les quatre nouveaux paquebots de la compagnie (*La Champagne*, *La Bourgogne*, *La Gascogne* et *La Bretagne*). Modernisé au début des années 1890, il ne servit plus que l'été sur la ligne de New York, à la suite de l'arrivée de *La Touraine*. Devenu inutile sur cette ligne en 1900 avec l'arrivée de nouveaux navires, il fut envoyé sur la ligne de l'Amérique du Sud. Désarmé en 1911, il fut démoli l'année suivante.

La Provence [Compagnie générale transatlantique, 190,7 m, 13 752 tjb, 21,5 nœuds] Version agrandie de *La Lorraine* et *La Savoie* mise en service en 1906, c'était alors le plus rapide des paquebots français, rivalisant avec le *Deutschland* de la HAPAG au cours d'une mémorable course en avril 1906. Il fut le premier navire de l'entreprise équipé de T.S.F. Converti en croiseur auxiliaire puis transport de troupes pendant la guerre, il fut torpillé en février 1916, entraînant avec lui un millier de victimes.

La Savoie [Compagnie générale transatlantique, 170 m, 11 162 tjb, 20 nœuds] Jumeau de *La Lorraine*, ses travaux dans les chantiers de Penhoët prirent un peu de retard et il fut mis en service en août 1901. Durant la Première Guerre mondiale, il servit de croiseur auxiliaire avant de reprendre son service sur l'Atlantique Nord en 1919. L'arrivée du *Paris* en 1921 le rendit moins utile, et en 1923, il fut converti en paquebot à « classe unique » similaire au *Rochambeau*, avec une capacité de 430 passagers de « cabine » et 613 de « troisième classe ». Il servit ainsi jusqu'en septembre 1927.

La Touraine [Compagnie générale transatlantique, 157,5 m, 7 122 tjb, 19 nœuds] Construit à Penhoët et mis en service en juin 1891, il était alors le plus gros paquebot français, et le cinquième plus imposant navire au monde bien que ce record ait rapidement été dépassé. Sa vitesse lui permit vraisemblablement de remporter un record de traversée, bien qu'il n'ait pas pour autant été inscrit dans la liste des détenteurs du Ruban bleu. En 1894, il inaugura les croisières de la compagnie en effectuant un voyage de New York à Constantinople. Il desservit l'Atlantique Nord

jusqu'à la fin de l'année 1922, avant d'être démolie. L'un de ses faits de gloire fut de participer, en 1913, au sauvetage du *Volturno* qui avait pris feu.

Laconia (I) [Cunard Line, 190,5 m, 18 099 tjb, 17 nœuds] Jumeau du *Franconia* (I), il fut également mis en service sur la ligne de Boston en 1912 afin de moderniser l'activité de la compagnie sur cette route. Converti en croiseur auxiliaire en 1914, il fut rendu à son service commercial en 1916 et torpillé l'année suivante.

Laconia (II) [Cunard Line, 190,5 m, 19 695 tjb, 16 nœuds] Mis en service en 1922 entre Southampton et New York, il servit ensuite au départ de Liverpool, mais fit aussi quelques voyages depuis Hambourg. Durant les années 1930, il fut particulièrement employé pour des croisières. Réquisitionné en 1939 comme transport de troupes, il fut torpillé le 12 septembre 1942.

Lafayette (I) [Compagnie générale transatlantique 164,4 m, 12 953 tjb, 17 nœuds] Construit sous le nom d'*Île de Cuba* en prévision de la ligne d'Amérique centrale, il fut renommé et placé dès sa mise en service sur la ligne de New York, en 1915, afin de maintenir le service en temps de guerre. Réquisitionné comme navire hôpital en 1917, il revint sur la ligne de New York en 1919, jusqu'à l'arrivée du *De Grasse*, en 1924. Transféré sur la ligne du Mexique, il fut renommé (*Mexique*) et servit sur cette ligne jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, en desservant parfois l'Atlantique Nord entre 1933 et 1935. Il sombra en 1940 en sautant sur une mine.

Lafayette (II) [Compagnie générale transatlantique, 175 m, 25 178 tjb, 18 nœuds] Premier paquebot à moteur de la compagnie, il s'agissait d'une version moderne du *De Grasse*, moins centrée sur la troisième classe, qui s'attira une grande popularité de la part des classes moyennes, ce qui encouragea la compagnie à lui adjoindre, deux ans plus tard, le *Champlain*. Son service fut de courte durée : il s'embrasa dans le port du Havre en mai 1938.

Lancastria [Cunard Line, 168 m 16 243 tjb, 16,5 nœuds] Mis en service en 1922 sur la ligne de Liverpool au Canada sous le nom de *Tyrrhenia*, puis transféré l'année

suivante entre Hambourg et New York, il connut une importante refonte en 1924 et un changement de nom, devenant le *Lancastria*. Placé sur la ligne de Liverpool à New York, puis à partir de 1926 au départ de Londres, il servit également pour des croisières dans les années 1930. Converti en transport de troupes en 1940, il fut attaqué au large de Saint-Nazaire en juin de la même année, et sombra avec environ 3 000 personnes.

Lapland [White Star Line/originellement Red Star Line, 184,6 m, 17 540 tjb, 17 nœuds] Mis en service par la Red Star Line en 1909, il fut transféré à la ligne de Liverpool à New York de la White Star lorsque son port d'attache, Anvers, fut occupé par les Allemands durant la Première Guerre mondiale. Utilisé comme transport de troupes, il permit à la White Star, à partir de l'armistice, d'assurer à nouveau son service transatlantique en attendant le retour de ses principaux paquebots de leur service militaire. Rendu à sa compagnie en 1920, il fut démoli en 1933.

Laurentic (I) [White Star Line, 168 m, 14 892 tjb, 16,5 nœuds] Mis en construction comme *Alberta* de la Dominion Line, il fut cédé à la White Star avant même son lancement. Destiné à la ligne canadienne, il fut le premier navire de la compagnie à tester une propulsion mixte (machines à triple expansion et turbine), tandis que son jumeau, le *Megantic* n'avait qu'une propulsion classique (seules machines à triple expansion). Le test, favorable au *Laurentic*, avait pour but de déterminer la propulsion des navires de classe Olympic. Affecté à la toute nouvelle ligne canadienne de la compagnie, le *Laurentic* devint croiseur auxiliaire durant la guerre, et sombra en 1917, heurtant une mine alors qu'il transportait une importante cargaison d'or.

Laurentic (II) [White Star Line, 182,9 m, 18 724 tjb, 17 nœuds] Dernier navire d'une série de quatre (avec le *Pittsburgh*, le *Regina* et le second *Doric*), il est le seul navire de la White Star à avoir été commandé aux chantiers Harland & Wolff par un contrat précis et spécifique, à prix fixe. Le résultat fut un navire bâclé, mis en service en 1927 sur la ligne canadienne qu'il servit jusqu'au début des années 1930. À partir de la fusion de la White Star et de la Cunard, son jeune âge lui valut d'être conservé pour quelques croisières mais, après une mission de transport de troupes en 1936, il

n'eut plus aucun usage. Réquisitionné pendant la Seconde Guerre mondiale, il fut torpillé en 1940.

Leopoldina Voir *Suffren*

Lucania [Cunard Line, 189 m, 12 950 tjb, 21 nœuds] Légèrement plus rapide que son jumeau, le *Campania*, il battit son record de vitesse à sa mise en service en octobre 1893. En 1901, il fut le premier navire de sa compagnie à être équipé de T.S.F. L'entrée en service du *Mauretania* et du *Lusitania* en 1907 entraîna son obsolescence. En 1909, peu utilisé (il ne fit qu'une traversée cette année-là), il brûla à quai en août et fut démoli.

Lusitania [Cunard Line, 240,8 m, 31 550 tjb, 25 nœuds] Mis en service en 1907, il remporta un record de vitesse ensuite battu par son jumeau, le *Mauretania*, et maintenu pour vingt années. Conçu pour servir comme croiseur auxiliaire et subventionné par l'Amirauté, il resta néanmoins en service commercial durant la guerre, et fut torpillé le 7 mai 1915 alors qu'il avait à son bord de nombreux civils, notamment américains. Son naufrage suscita, de fait, un grand émoi aux États-Unis.

Majestic (I) [White Star Line, 177,4 m, 9 965 tjb, 20,5 nœuds] Jumeau du *Teutonic*, il le suivit sur la ligne de Liverpool à New York en 1890. Comme son *sister-ship*, il devait pouvoir être converti en croiseur auxiliaire, mais ne connut jamais de service militaire. Détenteur du Ruban bleu au cours de sa carrière, il ne connut pas d'incident et fut transféré en 1907 sur la ligne au départ de Southampton, nouveau service de prestige de la compagnie. Dès 1911, l'entrée en service programmée de la classe Olympic entraîna son retrait, comme simple navire de réserve. En 1912, il fut brièvement rappelé pour remplacer le *Titanic*, puis fit finalement démoli en 1914, quelques mois avant la guerre.

Majestic (II) [White Star Line, 291,3 m, 56 551 tjb, 23,5 à 25 nœuds] Lancé en juin 1914 sous le nom de *Bismarck*, troisième navire de classe Emperor pour la HAPAG, il ne fut achevé qu'après la guerre, et fut cédé aux Britanniques comme

dédommagement. Partagé, comme l'*Imperator*, entre la Cunard et la White Star, il fut exploité par cette dernière à partir de son achèvement, en 1922, pour son service express : il était alors le plus gros navire au monde et fut un paquebot particulièrement populaire. En 1936, montrant des signes de vieillissement prématuré, il fut vendu par la Cunard-White Star à des démolisseurs, mais aussitôt, l'Amirauté s'en empara pour en faire le HMS *Caledonia*, navire d'entraînement. Un incendie le fit finalement sombrer en 1939.

Marathon [Cunard Line, 83 m, 1 784 tjb, 10 nœuds] Mis en service sur la ligne de la Méditerranée à Boston en 1860, il alterna entre le service depuis la Méditerranée et celui depuis Liverpool, jusqu'à sa démolition en 1892.

Mauretania (I) [Cunard Line, 240,8 m, 31 938 tjb, 25 nœuds] Mis en service en 1907, peu après son jumeau, le *Lusitania*, il établit en 1909 un record de vitesse qu'il conserva durant vingt ans. Réquisitionné comme transport de troupes et navire hôpital durant le conflit, il revint ensuite sur le service transatlantique express, aux côtés de l'*Aquitania* et du *Berengaria*, dans les années 1920. Surtout affecté à des croisières à partir de 1930, il effectua son dernier voyage en 1934 et fut démoli l'année suivante.

Mauretania (II) [Cunard-White Star Line, 225,3 m, 35 739 tjb, 23 nœuds] Mis en service en 1939 sur la ligne de Liverpool à New York, puis déplacé au départ de Londres, il s'agissait d'un navire de taille plus modeste que le *Queen Mary* et le *Queen Elizabeth*, destiné à pouvoir remplacer ces derniers en cas de problème. Réquisitionné comme transport de troupes durant la guerre, il reprit son service en 1948, alternant traversées transatlantiques et croisières. Il fut finalement démoli en 1965.

Megantic [White Star Line, 168 m, 14 892 tjb, 16,5 nœuds] Mis en construction comme *Albany* de la Dominion Line, il fut cédé à la White Star avant même son lancement. Destiné à la ligne canadienne, il fut sujet de test, son jumeau, le *Laurentic*, étant le premier navire de la compagnie à tester une propulsion mixte (machines à triple expansion et turbine), tandis qu'il n'avait qu'une propulsion classique (seules machines à triple expansion). Le test, favorable au *Laurentic*, avait pour but de

déterminer la propulsion des navires de classe Olympic. Affecté à la toute nouvelle ligne canadienne de la compagnie, il y resta jusqu'en 1931 à l'exception de son service de guerre et de croisières de plus en plus fréquentes du fait de la crise. Il fut finalement démoli en 1933.

Mexique Voir *Lafayette* (I)

Mobile [White Star Line/originellement HAPAG, 179 m, 16 960 tjb, 15,5 nœuds] À l'origine *Cleveland* de la HAPAG, mis en service en 1909, le navire fut récupéré par les Alliés lors de l'armistice, après avoir été inactif durant le conflit. La White Star l'affréta pour quelques traversées sur l'Atlantique Nord en 1920 le temps de remettre en place son service habituel, mais son mauvais état la poussa à ne pas renouveler son contrat. Passé à une compagnie américaine dès la fin de l'année, puis de retour dans la flotte de la HAPAG en 1923, il fut démoli en 1933.

Niagara [Compagnie générale transatlantique, à l'origine Chargeurs réunis, 147,9 m, 8 481 tjb, 16 nœuds] Construits pour la Compagnie Maritime des Chargeurs réunis sous le nom de *Corse* en 1909 pour un service autour du monde, il fut vendu à la C.G.T. dès février 1910, n'ayant pas rencontré de succès. Rebaptisé *Niagara*, il desservit à la fois la ligne de Havre à New York, et une tentative de ligne canadienne peu fructueuse. Durant la guerre, il fit partie des navires chargés de maintenir la ligne postale. Après le conflit, il fut principalement affecté à la ligne mexicaine jusqu'en 1930, et fut démoli l'année suivante.

Normandie [Compagnie générale transatlantique, 313,8 m, 79 280 tjb, 29 nœuds] Mis en construction dès 1930, lancé en 1932, il ne fut mis en service qu'en 1935 après avoir été retardé par la crise. Conquérant du Ruban bleu lors de sa traversée inaugurale, puis une nouvelle fois en 1937 après avoir été battu par le *Queen Mary*, il fut le plus gros et le plus rapide des paquebots français. Fleuron de la flotte de la compagnie, il fut stationné à New York fin août 1939 pour le préserver de la guerre. Réquisitionné par l'US Navy lors de l'entrée en guerre américaine, il fut renommé USS *Lafayette* et converti en transport de troupes. C'est durant cette conversion qu'un

incendie lui fut fatal, en février 1942, les tonnes d'eau utilisées pour éteindre le brasier l'ayant fait chavirer.

Northland Voir *Zealand*

Oceanic (I) [White Star Line, 128 m, 3 707 tjb, 14,5 nœuds] Premier navire de la White Star Line après sa reprise par Thomas Henry Ismay, mis en service début 1871, il fut accompagné de cinq autres navires, l'*Atlantic* (coulé en 1873), le *Baltic*, le *Republic*, l'*Adriatic* et le *Celtic*. Rendu obsolète dès 1875 avec l'arrivée du *Britannic (I)* et du *Germanic*, il fut affrété par l'Occidental & Oriental Steamship Company sur la ligne de Hong Kong à San Francisco jusqu'à sa démolition, en 1896.

Oceanic (II) [White Star Line, 214,9 m, 17 274 tjb, 19,5 nœuds] Dernier navire mis en service avant la mort de Thomas Henry Ismay, en 1899, l'*Oceanic* marquait un changement de politique ébauché avec le *Cymric*, la compagnie décidant de renoncer à la vitesse. Ce nouveau navire amiral se distinguait en effet par son luxe, mais était d'une vitesse moyenne légèrement inférieure au *Teutonic*, de dix ans son aîné. Débutant sur la ligne de Liverpool à New York, il fit partie des quatre navires affectés à la ligne de Southampton à son ouverture en 1907. Converti en croiseur auxiliaire dès le début de la Première Guerre mondiale, il s'échoua dans la nuit du 7 au 8 septembre 1914 et une tempête le fit ensuite couler, le rendant irrécupérable.

Oceanic (III) [White Star Line, 310 m, 60 000 tjb, 30 nœuds (estimation)] Paquebot mis en construction en 1928 mais abandonné à cause de la crise, il aurait des caractéristiques équivalentes à celles du *Normandie* et du *Queen Mary*.

Olympic [White Star Line, 269 m, 45 324 tjb, 21 nœuds] Premier navire d'une série de trois (avec le *Titanic* et le *Britannic*, deuxième du nom), il fut mis en service sur la ligne de Southampton à New York en 1911. Victime d'une collision avec le croiseur *Hawke* en septembre de la même année, il s'en tira sérieusement endommagé, mais fut rapidement réparé, et l'incident passa pour une preuve de sa solidité. Après un lourd service de guerre comme transport de troupes, il assura le service express de la

compagnie durant les années 1920 et la crise, alternant avec quelques croisières au début des années 1930, et fut retiré du service en 1934, peu après la fusion entre la White Star et la Cunard.

Oregon [Cunard Line, 158 m, 7 017 tjb, 20 nœuds] Navire révolutionnaire mais très coûteux construit en 1883 pour la Guion Line, il fut vendu à la Cunard dès l'année suivante et servit de modèle pour la construction de l'*Etruria* et de l'*Umbria*. Victime d'une collision en arrivant à New York en 1886, il sombra, mais tous à bord, et même le courrier, purent être sauvés.

Pannonia [Cunard Line, 148,3 m, 9 851 tjb, 12,5 nœuds] Mis en service en 1903 sur la ligne de la Méditerranée à New York, il servit temporairement entre Londres et les États-Unis durant la Première Guerre mondiale. De retour à la Méditerranée en 1919, il fut temporairement installé entre Liverpool et New York pendant les refontes de plus gros navires, en 1921, puis effectua quelques voyages entre Hambourg et l'Amérique, avant d'être démolie en 1922.

Paris [Compagnie générale transatlantique, 234,2 m, 34 569 tjb, 22 nœuds] Mis en construction en 1913 pour une mise en service prévue pour 1916, le *Paris* vit ses travaux s'interrompre à cause du conflit. Lancé en 1916 pour libérer de la place dans les chantiers de Penhoët, il fut abrité à Quiberon jusqu'en 1919, puis achevé en 1921. Navire amiral de la compagnie jusqu'en 1927 il s'illustra par sa modernité, étant par exemple rapidement équipé d'un cinéma. Un incendie, en 1929, entraîna une profonde modernisation. La crise, et surtout l'entrée en service du *Normandie* en 1935 accélèrent son obsolescence, et il fut fréquemment retiré de l'Atlantique pour être consacré à des croisières. Réaffecté à cette ligne à partir de 1938 pour remplacer le *Lafayette* (II), brûlé dans le port du Havre, il subit le même sort en avril 1939. Les trombes d'eau utilisées pour le sauver le firent chavirer, et sa coque ne fut démolie qu'après-guerre.

Pavonia [Cunard Line, 131 m, 5 588 tjb, 12 nœuds] Version améliorée du *Catalonia*, conçu également pour la ligne de Boston, il fut d'abord expérimenté, en

1882, sur la ligne de New York avant de rejoindre son affectation définitive en 1884. Servant jusqu'en 1899, il fut utilisé comme transport de troupes pendant la Seconde Guerre des Boers, puis démoli.

Pittsburgh [White Star Line/originellement American Line, 175,4 m, 16 322 tjb, 15 nœuds] Premier d'une série de quatre navires similaires commandés pour les compagnies de l'IMM (avec le *Doric* (II), le *Regina* et le deuxième *Laurentic*), il devait servir l'American Line mais fut finalement mis en service en 1922 sur la ligne de Boston de la White Star, puis au départ de Hambourg. Dès 1925, il fut transféré à la Red Star Line qui le renomma *Pennland* et l'exploita jusqu'en 1939 après quoi il passa sous contrôle néerlandais puis sombra en 1941, lors d'une attaque aérienne.

Poland [White Star Line/originellement utilisé par plusieurs compagnies, 145 m, 8 282 tjb, 13 nœuds] Mis en service sous le nom de *Victoria* en 1898, il fut aussitôt racheté par l'Atlantic Transport Line et renommé *Manitou*, pour assurer le transport de bétail et de passagers de première classe. Dès 1905, il fut souvent affrété par la Red Star Line pour transporter des migrants, et celle-ci en prit possession en 1920, renommant le navire *Poland* selon sa nomenclature. Transféré à la White Star en 1922, il servit durant quelques traversées au départ de l'Allemagne, puis fut retiré du service, et démoli en 1925.

Queen Mary [Cunard-White Star Line, 310,7 m, 81 235 tjb, 29 nœuds] Mis en construction en 1931 mais achevé en 1936 seulement, du fait de la crise, il assura à partir de cette date le service express de la compagnie, devant être rejoint en 1940 par le *Queen Elizabeth*. Après un intense service de transport de troupes durant la Seconde Guerre mondiale, il reprit son service civil en 1947 et l'assura jusqu'à son retrait en 1967. Transformé en hôtel flottant et musée à Long Beach, il est encore aujourd'hui un lieu touristique très prisé.

Queen Elizabeth [Cunard-White Star Line, 300,8 m, 83 673 tjb, 29 nœuds] Mis en construction en 1936 pour assurer un service express hebdomadaire avec le *Queen Mary*, il fut achevé en mars 1940 et rapidement évacué aux États-Unis, puis utilisé

comme transport de troupes jusqu'en 1946, année de son premier voyage commercial. Retiré du service en 1968, il fut un temps transformé en lieu touristique puis reconverti en université flottante à Hong Kong en 1971. À peine achevé en janvier de l'année suivante, il prit feu et sombra.

Regina [White Star Line/originellement Dominion Line, 183,2 m, 16 313 tjb, 15 nœuds] *Sister-ship* du *Pittsburgh*, du *Doric* (II) et, dans une moindre mesure, du *Laurentic* (II), le *Regina* entra en service en 1918 pour des missions militaires, puis en 1922 dans son usage commercial sur la ligne canadienne de la Dominion Line, servant conjointement avec les navires de la White Star sur cette ligne. En 1925, la Dominion fut absorbée par la White Star et le *Regina* continua sa carrière sous ses couleurs, jusqu'à ce qu'il soit transféré à la Red Star Line en 1929, et renommé *Westernland*. Il connut alors divers usages et changements de propriétaires, jusqu'à sa démolition en 1947.

Republic (I) [White Star Line, 128 m, 3 707 tjb, 14,5 nœuds] Quatrième navire de classe Oceanic, il devait son nom à la date de son lancement, le 4 juillet 1871, en hommage à la fête de l'indépendance américaine. Mis en service sur la ligne de Liverpool à New York en 1872, il fut, dès l'entrée en service du dernier des six navires de sa classe, considéré comme un navire de réserve. Il participa la même année à l'expérimentation – infructueuse – d'une ligne vers l'Amérique du sud, puis fut rendu nécessaire sur l'Atlantique Nord l'année suivante par la perte de l'*Atlantic*. Il redevint ensuite navire de réserve à partir de l'arrivée du *Germanic* en 1875, ce qui ne l'empêcha pas de servir régulièrement, parfois pour l'Inman Line. Retiré du service en 1889, il fut vendu à la Holland America Line, qui le vendit à son tour à une compagnie italienne, jusqu'à sa démolition en 1910.

Republic (II) [White Star Line/originellement Dominion Line, 174 m, 13 400 tjb, 16 nœuds] Mis en service comme *Columbus* de la Dominion Line, en 1903, il fut transféré à la White Star au bout de deux traversées, et affecté sous son nouveau nom à la ligne de Boston, et à celle allant des ports méditerranéens à New York. En janvier

1909, il fut heurté par le *Florida* et sombra, tous ses passagers étant sauvés par le *Baltic* (II) et d'autres navires grâce à l'usage de la T.S.F.

Rochambeau [Compagnie générale transatlantique, 163 m, 12 678 tjb, 17,5 Nœuds] Version agrandie du *Chicago* pour le service « classe unique », il entra en service en 1911. Comme son prédécesseur, il servit au maintien de la ligne postale durant la guerre, puis servit jusqu'en 1931 sur la ligne de New York. L'année suivante et jusqu'en 1933, une escale à Halifax fut ajoutée à son service, et il fut finalement démoli par souci d'économie, en 1934.

Romanic [White Star Line/originellement Dominion Line, 172,5 m, 11 394 tjb, 15 nœuds] Mis en service en 1898 par la Dominion Line sous le nom de *New England*, il fit partie des navires qui furent cédés à la White Star Line lors de son entrée dans l'IMM Co. À partir de 1903, il servit ainsi comme *Romanic* sur la ligne de Boston, puis sur le nouveau service reliant les ports méditerranéens à New York. En 1912, finalement, face à la trop grande concurrence des entreprises italiennes, il fut retiré du service et vendu à l'Allan Line, qui le renomma *Scandinavian* et l'exploita jusqu'à sa démolition en 1923.

Roussillon [Compagnie générale transatlantique, à l'origine Norddeutscher Lloyd, 141,2 m, 7 316 tjb, 13 nœuds] Construit à Brême sous le nom de *Goeben* pour la Norddeutscher Lloyd et mis en service en 1907, il passa la guerre interné à Vigo puis fut cédé à la France en dédommagement. Après quelques voyages pour les Messageries maritimes, il fut cédé à la Transat en octobre 1920 et renommé *Roussillon*, pour servir sur la ligne du Havre à New York le temps de réhabiliter le service. Navire secondaire, il fut transféré sur la ligne de Bordeaux à New York dès 1923, désarmé en 1930 et démoli l'année suivante.

Royal George [Cunard Line/originellement Egyptian Mail S.S. Co., 165 m, 11 146 tjb, 18 nœuds] Mis en service en 1907 sous le nom d'*Heliopolis* entre Marseille et Alexandrie, il fut acquis en 1910 par la Canadian Northern Steamship Company et renommé *Royal George*. En 1916, la Cunard fit à son tour l'acquisition de navires de

cette entreprise, dont le *Royal George*. Il servit en 1919 entre Liverpool et New York, mais dès 1920, sa mauvaise qualité poussa à le transformer en hôtel pour émigrants à Cherbourg : son fort roulis lui avait en effet valu le surnom de « *Rolling George* ». Il fut démoli deux ans plus tard.

Samaria (II) [Cunard Line, 190,5 m, 19 597 tjb, 16 nœuds] Jumeau du *Scythia (II)*, il servit alternativement sur les lignes de Boston et New York à partir de sa mise en service en 1922 jusqu'en 1939. Après avoir servi de transport de troupes durant la guerre, il fut placé sur la ligne canadienne de l'entreprise jusqu'en 1955, et fut démoli l'année suivante.

Saxonia (I) [Cunard Line, 182,3 m, 14 281 tjb, 16 nœuds] Quasi-jumeau de l'*Ivernia*, construit par des chantiers différents, il entra en service en 1900 sur la ligne de Boston. À partir de 1912, il lui arriva de servir au départ des ports méditerranéens. Réquisitionné durant la guerre, il servit sur la ligne de Liverpool à New York après les hostilités, puis il lui arriva de partir de Londres et de Hambourg. Il fut finalement retiré en 1924 et démoli l'année suivante.

Scythia (I) [Cunard Line, 128 m, 4 550 tjb, 12,5 nœuds] Jumeau du *Bothnia*, mis en service en 1875, il servit sur la ligne de New York jusqu'en 1885 et fut remplacé par l'*Oregon*. Transféré sur la ligne de Boston, il termina sa carrière en 1898.

Scythia (II) [Cunard Line, 190,5 m, 19 730 tjb, 16 nœuds] Mis en service en 1921 sur la ligne Liverpool-New York, il fut suivi par deux jumeaux, le *Samaria (II)* et le *Laconia (II)*. Il resta sur cette ligne jusqu'en 1939 puis, après son service de guerre, vint à partir de 1950 sur la ligne canadienne de la Cunard. Il fut finalement démoli en 1958.

Servia (I) [Cunard Line, 156 m, 7 391 tjb, 16 nœuds] Mis en service en 1881 et jumeau de l'*Aurania*, il fut le premier navire de la compagnie à posséder une coque en acier et à bénéficier d'un éclairage électrique. Affecté à la ligne Liverpool-New York, il fut modernisé en 1893 par l'ajout d'une deuxième classe. Son service se termina lors

de l'arrivée de l'*Ivernia* en 1901 ; peu avant, il avait été converti temporairement en transport de troupes pendant la Seconde Guerre des Boers.

Servia (II) Voir *Carinthia* (II).

Slavonia [Cunard Line/originellement British India S.N. Co., 155,5 m, 10 606 tjb, 12,5 nœuds] À l'origine *Yamuna*, mis en service sur la route des Indes en 1903 par la British India S.N. Co., il se révéla inexploitable sur cette ligne et fut vendu dès 1904 à la Cunard. Celle-ci le renomma et l'affecta à sa ligne de la Méditerranée à New York. En juin 1909, il s'échoua au large des Açores et fut jugé irrécupérable.

Southland Voir *Vaderland*.

Suffren [Compagnie générale transatlantique, à l'origine HAPAG, 160 m, 11 947 tjb, 13 nœuds] Construit à Hambourg pour la HAPAG, il entra en service en 1902 sous le nom de *Blücher*. Saisi par le Brésil en 1917 il fut renommé *Leopoldina* et servit comme transport de troupes. Le gouvernement français le récupéra alors et le céda temporairement à la Transat entre mars 1920 et décembre 1921, pour sa ligne de New York. Les travaux du *De Grasse* (alors nommé *Suffren*) s'éternisant, il fut acheté en mars 1923 et rebaptisé *Suffren* en remplacement. Il servit sur la ligne jusqu'en 1928 et fut démolí l'année suivante.

Teutonic [White Star Line, 177,7 m, 9 984 tjb, 20,5 nœuds] Mis en service en 1889, le *Teutonic* était conçu pour pouvoir servir de croiseur auxiliaire pour le compte de l'Amirauté britannique : il participa en cette qualité à la revue navale de Spithead l'année de sa mise en service. Premier navire de la compagnie pourvu de deux hélices et de mâts ne portant plus de voiles, il fut, après son jumeau, le *Majestic*, le dernier navire de la compagnie à détenir le Ruban bleu. Servant sur la ligne Liverpool-New York jusqu'en 1907, il fut ensuite au nombre des navires déplacés sur le port de départ de Southampton, mais fut retiré de cette ligne en 1911, après l'entrée en service de l'*Olympic*. Il servit alors à destination du Canada, conjointement pour la White Star et la Dominion Line. Transport de troupes durant la Guerre des Boers, il fut également

croiseur auxiliaire durant la Première Guerre mondiale. Après celle-ci, le navire revint sur sa ligne canadienne, jusqu'à sa démolition en 1921.

Titanic [White Star Line, 269 m, 46 328 tjb, 21 nœuds] Deuxième navire de classe Olympic, il sombra dans la nuit du 14 au 15 avril 1912 après avoir heurté un iceberg durant son voyage inaugural, causant la mort de 1 500 personnes.

Transylvania (I) [Cunard Line, 167,4 m, 14 315 tjb, 16 nœuds] Mis en service en 1914 sur la ligne Liverpool New York, il était à l'origine prévu pour un service méditerranéen conjoint avec l'Anchor Line. Il fut finalement acquis par celle-ci en 1915, et torpillé en 1917.

Tyrrhenia Voir *Lancastria*.

Umbria [Cunard Line, 158 m, 8 128 tjb, 19 nœuds] Construit sur le modèle de l'*Oregon*, il fut, avec son jumeau l'*Etruria*, le dernier navire de la compagnie à porter des voiles. Mis en service en 1884, il connut une carrière prospère avec un temps de transport de troupes pendant la Seconde Guerre des Boers. En 1909, il fut finalement retiré du service et démoli l'année suivante.

Vaderland [White Star Line/originellement Red Star Line, 171 m, 11 899 tjb, 15 nœuds] Mis en service en 1900, jumeau du *Zealand*, il servit sur la ligne d'Anvers à New York jusqu'à la Première Guerre mondiale. La Belgique étant occupée, il fut transféré à la White Star Line qui l'utilisa pour maintenir son service commercial au départ de Liverpool. Dès 1915, il fut renommé *Southland*, ce nom étant jugé moins germanique. Alternant service civil et militaire, il fut finalement torpillé le 4 juin 1917.

Vedic [White Star Line, 140 m, 9 302 tjb, 14 nœuds] Petit navire de transport de migrants mis en construction en 1913 à la demande de l'IMM pour une compagnie indéterminée, il fut achevé comme cargo en 1918 pour participer aux hostilités comme transporteur de matériel de guerre et de troupes. Rendu à la White Star et refondu comme transporteur de migrants en 1920, il servit sur sa ligne canadienne puis, à

partir de 1922, au départ de l'Allemagne à fin de transporter les émigrants désireux de quitter le pays vaincu. Servant à destination de l'Australie à partir de 1925 et retiré en 1930, il lui arriva aussi d'être affrété par l'Armée du Salut. Inutile au début des années 1930, il fut finalement démoli peu après la fusion, en juillet 1934.

Zealand [White Star Line/originellement Red Star Line, 171 m, 11 905 tjb, 15 nœuds] *Sister-ship* du *Vaderland*, mis en service pour la Red Star Line en 1901, il fut temporairement prêté à la White Star de 1910 à 1911, en remplacement du *Republic* (II) qui venait de sombrer. Retourné à sa compagnie d'origine, il fut à nouveau cédé à la White Star durant la guerre (de même que le *Vaderland*), afin d'assurer la ligne Liverpool-New York, le port d'Anvers, qu'il desservait habituellement, étant inaccessible. Dès 1915, il fut renommé *Northland*, nom à consonance moins germanique. Il fut finalement rendu à la Red Star en 1920, cédé à l'Atlantic Transport Line en 1927 (renommé *Minnesota*) puis démoli en 1930 ; sa carrière étant symbolique des échanges de navires au sein de l'IMM.

Annexe 2 : Glossaire

Abordage : Collision entre deux navires : l'abordage était un danger particulièrement meurtrier à une époque où aucun dispositif radar ne facilitait les interactions entre navires, d'où de nombreux accidents graves et naufrages (*La Bourgogne, Republic...*).

Bossoir : Dispositif permettant la descente des canots de sauvetage. Un canot était généralement suspendu à deux bossoirs que l'on déployait par-dessus bord pour effectuer ensuite sa descente à la mer, de façon manuelle ou électrique. Le terme de « daviers » est parfois aussi utilisé, à partir de l'anglais « *davits* ».

Cabin ship : Parfois nommés en français « navires à classe unique », il s'agissait de paquebots de taille et de vitesse modeste mais aux emménagements de même niveau que sur les navires express, ce qui permettait des tarifs plus modérés.

Canot pliable : Voir **radeau de sauvetage**.

Chauffeur : Membre du personnel mécanicien d'un navire chargé de pelleter le charbon apporté par les soutiers pour alimenter les chaudières, et de veiller au bon entretien de celles-ci durant la traversée. Très nombreux et subissant des conditions de travail très difficiles jusqu'à la Première Guerre mondiale, chauffeurs et soutiers disparurent en quasi-totalité avec le passage au mazout.

Commissaire de bord : Membre de l'équipage comptant, avec le commandant et le chef mécanicien, parmi les hommes essentiels du bord : il est chargé de superviser tout ce qui a trait à la vie des passagers à bord.

Échouage : Manœuvre volontaire consistant à échouer un navire, généralement pour assurer sa sécurité en cas de voie d'eau. À ne pas confondre avec l'échouement, involontaire, bien que la confusion ait souvent été faite dans les documents utilisés comme source.

Échouement : Accident (involontaire, contrairement à l'échouage) au cours duquel un navire heurte des rochers ou s'enlise dans un banc de sable. Si certains échouements sont sans gravités et résolus avec la montée de la marée, d'autres causent parfois la perte totale du navire.

Emménagements : Désigne la disposition des locaux à l'intérieur d'un navire ; les aménagements étant les équipements que l'on y retrouve.

Machine à vapeur : Mode de propulsion utilisé à bord des paquebots du début de l'époque, elle utilise l'expansion de la vapeur dans l'espace clos de ses cylindres pour actionner des pistons qui entraînent ensuite la rotation de l'arbre d'hélice. Les machines utilisées au début de la période étudiée (années 1890 et 1900) étaient généralement à triple ou quadruple expansion c'est-à-dire avec plusieurs arbres séparés que la vapeur actionnait successivement. À partir de la fin des années 1900, la Compagnie générale transatlantique et la Cunard Line préférèrent utiliser des turbines basse pression.

Nœud : Unité de vitesse en navigation, équivalent à un mille marin parcouru en une heure, soit environ 1,8 kilomètres à l'heure. Entre 1890 et 1940, la vitesse moyenne des navires les plus rapides est passée d'environ 20 à 30 nœuds.

Quartier-maître : Si l'expression a pu avoir divers sens, désignant des grades variant selon les marines, il s'agit ici du terme désignant le marin chargé de tenir la barre et d'appliquer les décisions des officiers de quart concernant la direction à donner au navire.

Radeau de sauvetage : À bord du *Titanic*, quatre canots étaient dits de type « Engelhardt » : ils disposaient d'un fond de bois et de flancs de toile que l'on pouvait remonter, ce qui leur valait le nom de « pliables » (« *collapsible boats* »). Ils étaient destinés à permettre une économie de place pour le transport d'un plus grand nombre de canots. Aujourd'hui encore, les paquebots transportent à la fois des canots classiques et des « radeaux de survie », ces derniers étant souvent destinés à l'équipage.

Sister-ship : « Navire-jumeau », construit sur des plans identiques, ou presque. Généralement, des « *sister-ships* » pouvaient avoir de sensibles différences, les navires plus récents prenant en compte les observations faites sur les plus anciens d'une même série.

Soutier : Membre du personnel mécanicien chargé de transporter le charbon de la soute jusqu'aux chaudières et de s'assurer de la bonne réparation du combustible dans les soutes de façon à ne pas mettre en danger l'équilibre du navire.

Tonnage : Volume d'un navire, qui ne doit pas être confondu avec son poids (« déplacement »), qui varie selon la charge. On distingue le tonnage brut du tonnage net, ce dernier ne prenant en compte que les parties commerciales du navire (cales, espaces destinés aux passagers). L'unité de tonnage est le tonneau, de jauge brute (tjb) ou nette. Tous les tonnages donnés ici sont bruts. Les anglophones utilisant le mot « *ton* » tant pour le tonnage (volume) que pour le déplacement (poids), cela a parfois entraîné des erreurs de traduction en français : celles-ci n'ont pas été modifiées.

Turbine : La turbine basse pression est une machine à vapeur fonctionnant non pas à l'aide de cylindres, mais avec un système de rotor qui enclenche l'arbre d'hélice. Adoptées dès le début du XX^e siècle, notamment sur le *Lusitania* et le *Mauretania*, les turbines permettaient un meilleur rendement, des vitesses supérieures et un gaspillage d'espace moindre en comparaison des machines à vapeur à triple ou quadruple expansion alors utilisées. Elles avaient en revanche plusieurs inconvénients : n'ayant qu'un sens de rotation, elles devaient être accompagnées de turbines secondaires spécialement dédiées à la marche arrière. De plus, les systèmes d'engrenages nécessaires pour transmettre la rotation des turbines aux arbres d'hélices engendraient des vibrations désagréables. À bord du *Normandie*, une parade fut d'utiliser des turbo-alternateurs, les turbines générant de l'électricité qui, elle-même, alimentait les hélices. Si la Cunard et la C.G.T. adoptèrent immédiatement les turbines sur leurs navires, la White Star y fut réticente et ne les utilisa qu'en complément de machines classiques, sauf sur deux navires très secondaires (le *Vedic* et le *Doric II*).

Annexe 3 : Échange de lettres entre J.B. Ismay et Phillip A.S. Franklin au sujet de la vitesse souhaitable pour l'*Olympic* (1911)

Ces lettres sont conservées au Liverpool Merseyside Maritime Museum, cotes DX/504(R)/2/1, à DX/504(R)/2/10. Il s'agit de sélections d'extraits de lettres échangées par Franklin et Ismay en 1911, sélections réalisées durant l'enquête sur le naufrage du *Titanic*.

Lettre envoyée le 7 juillet 1911 par Franklin à Ismay.

OLYMPIC

Please do not overlook our suggestion that the steamer arrive here on Tuesday during one of the early voyages, and if this could be done on the first voyage of the three weekly round, it would be a material assistance, but is not necessary.

Lettre envoyée le 17 juillet 1911 par Ismay à Franklin

Your suggestion that the "Olympic" should arrive in time to land her passengers comfortably on Tuesday will be borne in mind, and further, that if this could be done on the first voyage of the three weekly round, it would be of material assistance but is not necessary.

Lettre envoyée le 19 juillet 1911 par Franklin à Ismay

Everything worked very nicely this morning, the steamer leaving quarantine at 7.14, reaching the end of the dock at 8.16, the gangplanks being put aboard at 8.50 and all cabin baggage having been landed at 10.20 and when I left the dock at 10.45 there were very few cabin passengers left there. The third class were all on the dock, ready to go aboard the steamer for Ellis Island.

Although we were not so anxious to see the steamer arrive here this Tuesday afternoon, she could have done it easily, and we think it would have been a good thing to have allowed her to have done it.

I do hope, and strongly recommend, that next voyage you allow her to dock here on Tuesday evening, as it will materially assist in advertising the steamer, and help us very much in turning her round, and give everybody on ship-board a better chance, and I am sure it would please the passengers.

Lettre envoyée le 20 juillet 1911 par Franklin à Ismay

“Olympic”

We beg to confirm cables exchanged as follows :

Received:

“Telegraph particulars Olympic passage give best accommodations available Dent Baltic July 29th commend commander”.

Sent:

“Olympic passage 5 days 13 hours 6 minutes coal consumption 650 tons daily runs 525, 560, 534, 526, 518, 228. favorable weather passengers all satisfied”.

We have heard nothing but very satisfactory reports from passengers and everybody else, so that apparently everything worked splendidly during this westbound voyage, and although the weather was very warm there were no complaints.

From the above runs, it is very apparent that the steamer could have docked here easily early Tuesday evening, but you know our views regarding this, and we can only repeat that in the future we do hope you will allow the steamer to be docked here, weather permitting, Tuesday evening, as in addition to the excellent advertisement, and economy in working her, particularly on the short schedule, we believe the passengers will be better satisfied than to feel that they are on a steamer which is deliberately held back.

Lettre envoyée le 27 juillet 1911 par Ismay à Franklin

Your strong recommendation that the “Olympic”, on her next voyage, should be allowed to dock on Tuesday evening, will receive consideration, and I note you say

that she could have done this easily on her last voyage. I do not quite gather whether your recommendation goes so far as to advocate our always attempting to land passengers on Tuesday ; perhaps you will let me hear from you as to this.

I at once admit that docking on Tuesday evening would help you in turning the ship round, and give those on board a better chance of getting the ship in good shape for the Saturday sailing, and further, that if we could make it a practice to do this, it would please the passengers, but as I have repeatedly stated, I feel very strongly that passengers would be far more satisfied to know, when they left here, that they would not land until Wednesday morning, rather than be in a state of uncertainty in regard to this for the whole of the trip. I do not think you can have ever experienced the miseries of a night landing in New York ; had you done so, I think your views might be altered.

Lettre envoyée le 31 juillet 1911 par Ismay à Franklin

I am in receipt of your letter of the 20th. instant, confirming the cables which have passed between us in regard to the "Olympic's" speed, and Mr. Dent's accommodation, and am very much obliged for your kind attention to the latter, and note you are holding a suite for Mr. Dent on the "Baltic".

I am afraid, if you keep on writing me much more in regard to the "Olympic" docking in New York on Tuesday evening, I shall have to reply to you in the same manner as you did to Mr. Curry when he kept on finding fault with the stamp of firemen you are supplying to the American Line steamers at New York.

As you are aware, I am not favourably disposed to trying to land on Tuesday afternoon, but if, after talking the matter over with Lord Pirrie, Captain Smith and Mr. Bell, the consensus of opinion is in favour of this being done, you may rest assured I will not allow my individual feeling to stand in the way.

Lettre de Messrs Ismay, Imrie and Co. au département américain de la White Star, le 11 août 1911

“Olympic's” speed on short track

For your information we attach copy of a letter to the Commander of the “Olympic” from which you will see that we have authorised him to go full speed when on the short track both East and Westbound. We prepared a memo showing what the arrivals will be Eastbound on the short track at 22 ½ knots and have pleasure in enclosing same for your perusal and return. You will notice the excellent arrival times at Plymouth and Cherbourg.

Copie de la lettre adressée au capitaine Smith le 11 août 1911

Captain E.J. Smith
R.M.S. “Olympic”
White Star Line
New York

per “Mauretania”

Dear Sir,

We confirm the verbal instructions given to you at Southampton last week that it will be right for you to go full speed when on the short track, subject to your considering it prudent and in the interests of save navigation to do so. This instruction applies to both the eastbound and westbound voyages when on the short track.

Yours faithfully,

H.A.S¹. For Ismay, Imrie & Co.

¹ Harold Arthur Sanderson, associé de J. Bruce Ismay.

Annexe 4 : Recommandations extraites des rapports des enquêtes américaine et britannique sur le naufrage du *Titanic* (1912)

Ces recommandations sont tirées des rapports de conclusion de l'enquête sénatoriale américaine (p. 18-19) et de l'enquête du tribunal des naufrages britannique (p. 72-74).

Recommandations de la commission américaine

The committee finds that this accident clearly indicates the necessity of additional legislation to secure safety of life at sea.

By statute the United States accepts reciprocally the inspection certificates of foreign countries having inspection laws approximating those of the United States. Unless there is early revision of inspection laws of foreign countries along the lines laid down hereinafter, the committee deems it proper that such reciprocal arrangements be terminated, and that no vessel shall be licensed to carry passengers from ports of the United States until all regulations and requirements of the laws of the United States have been fully complied with.

The committee recommends that sections 4481 and 4488, Revised Statutes, be so amended as to definitely require sufficient lifeboats to accommodate every passenger and every member of the crew. That the importance of this feature is recognized by the steamship lines is indicated by the fact that on many lines steps are being taken to provide lifeboat capacity for every person on board, including crew; and the fact of such equipment is being widely advertised. The president of the International Mercantile Marine Co., Mr. Ismay, definitely stated to the committee (p. 985):

We have issued instructions that none of the ships of our lines shall leave any port carrying more passengers and crew than they have capacity for in the lifeboats.

Not less than four members of the crew, skilled in handling boats, should be assigned to every boat. All members of the crew assigned to lifeboats should be drilled in lowering and rowing the boats, not less than twice each month and the fact of such drill or practice should be noted in the log.

The committee recommends the assignment of passengers and crew to lifeboats before sailing; that occupants of certain groups of staterooms and the stewards of such groups of rooms be assigned to certain boats most conveniently located with reference to the rooms in question; the assignment of boats and the shortest route from stateroom to boat to be posted in every stateroom.

The committee recommends that every ocean steamship carrying 100 or more passengers be required to carry 2 electric searchlights.

The committee finds that this catastrophe makes glaringly apparent the necessity for regulation of radiotelegraphy. There must be an operator on duty at all times, day and night, to insure the immediate receipt of all distress, warning, or other important calls. Direct communication either by clear-speaking telephone, voice tube, or messenger must be provided between the wireless room and the bridge, so that the operator does not have to leave his station. There must be definite legislation to prevent interference by amateurs, and to secure secrecy of radiograms or wireless messages. There must be some source of auxiliary power, either storage battery or oil engine, to insure the operation of the wireless installation until the wireless room is submerged.

The committee recommends the early passage of S. 6412, already passed by the Senate and favorably reported by the House.

The committee recommends that the firing of rockets or candles on the high seas for any other purpose than as a signal of distress be made a misdemeanor.

The committee recommends that the following additional structural requirements be required as regards ocean-going passenger steamers the construction of which is begun after this date:

All steel ocean and coastwise seagoing ships carrying 100 or more passengers should have a watertight skin inboard of the outside plating, extending not less than 10 percent of the load draft above the full-load waterline, either in the form of an inner bottom or of longitudinal watertight bulkheads, and this construction should

extend from the forward collision bulkhead over not less than two-thirds of the length of the ship.

All steel ocean and coastwise seagoing ships carrying 100 or more passengers should have bulkheads so spaced that any two adjacent compartments of the ship may be flooded without destroying the flotability or stability of the ship. Watertight transverse bulkheads should extend from side to side of the ship, attaching to the outside shell. The transverse bulkheads forward and abaft the machinery spaces should be continued watertight vertically to the uppermost continuous structural deck. The uppermost continuous structural deck should be fitted watertight. Bulkheads within the limits of the machinery spaces should extend not less than 25 percent of the draft of the ship above the load waterline and should end at a watertight deck. All watertight bulkheads and decks should be proportioned to withstand, without material permanent deflection, a water pressure equal to 5 feet more than the full height of the bulkhead. Bulkheads of novel dimensions or scantlings should be tested by being subjected to actual water pressure.

Recommandations de la commission britannique

The following recommendations are made. They referred to foreign-going passenger and emigrant steamships.

Watertight Subdivision.

1. That the newly appointed Bulkhead Committee should enquire and report, among other matters, on the desirability and practicability of providing ships with (a.) a double skin carried up above the waterline; or, as an alternative, with (b.) a longitudinal, vertical, watertight bulkhead on each side of the ship, extending as far forward and as far aft as convenient; or (c.) with a combination of (a.) and (b.). Any one of the three (a.), (b.) and (c.) to be in addition to watertight transverse bulkheads.

2. That the Committee should also enquire and report as to the desirability and practicability of fitting ships with (a.) a deck or decks at a convenient distance or distances above the waterline which shall be watertight throughout a part or the whole of the ship's length; and should in this connection report upon (b.) the means by which the necessary openings in such deck or decks should be made watertight, whether by watertight doors or watertight trunks or by any other and what means.

3. That the Committee should consider and report generally on the practicability of increasing the protection given by subdivision; the object being to secure that the ship shall remain afloat with the greatest practicable proportion of her length in free communication with the sea.

4. That when the Committee has reported upon the matters before mentioned, the Board of Trade should take the report into their consideration and to the extent to which they approve of it should seek Statutory powers to enforce it in all newly built ships, but with a discretion to relax the requirements in special cases where it may seem right to them to do so.

5. That the Board of Trade should be empowered by the Legislature to require the production of the designs and specifications of all ships in their early stages of construction and to direct such amendments of the same as may be thought necessary and practicable for the safety of life at sea in ships. (This should apply to all passenger carrying ships.)

Lifeboats and Rafts.

6. That the provision of lifeboat and raft accommodation on board such ships should be based on the number of persons intended to be carried in the ship and not upon tonnage.

7. That the question of such accommodation should be treated independently of the question of the subdivision of the ship into watertight

compartments. (This involves the abolition of Rule 12 of the Life-Saving Appliances Rules of 1902.)

8. That the accommodation should be sufficient for all persons on board, with, however, the qualification that in special cases where, in the opinion Board of Trade, such provision is impracticable, the requirements may be modified as the Board may think right. (In order to give effect to this recommendation changes may be necessary in the sizes and types of boats to be carried and in the method of stowing and floating them. It may also be necessary to set apart one or more of the boat decks exclusively for carrying boats and drilling the crew, and to consider the distribution of decks in relation to the passengers' quarters. These, however, are matters of detail to be settled with reference to the particular circumstance affecting the ship).

9. That all boats should be fitted with a protective, continuous fender, to lessen the risk of damage when being lowered in a seaway.

10. That the Board of Trade should be empowered to direct that one or more of the boats be fitted with some form of mechanical propulsion.

11. That there should be a Board of Trade regulation requiring all boat equipment (under sections 5 and 6, page 15 of the Rules, dated February, 1902, made by the Board of Trade under section 427, Merchant Shipping Act, 1894) to be in the boats as soon as the ship leaves harbour. The sections quoted above should be amended so as to provide also that all boats and rafts should carry lamps and pyrotechnic lights for purposes of signalling. All boats should be provided with compasses and provisions, and should be very distinctly marked in such a way as to indicate plainly the number of adult persons each boat can carry when being lowered.

12. That the Board of Trade inspection of boats and life-saving appliances should be of a more searching character than hitherto.

Manning the Boats and Boat Drills.

13. That in cases where the deck hands are not sufficient to man the boats enough other members of the crew should be men trained in boat work to make up the deficiency. These men should be required to pass a test in boat work.

14. That in view of the necessity of having on board men trained in boat work, steps should be taken to encourage the training of boys for the Merchant Service.

15. That the operation of Section 115 and Section 134 (a) of the Merchant Shipping Act, 1894, should be examined, with a view to amending the same so as to secure greater continuity of service than hitherto.

16. That the men who are to man the boats should have more frequent drills than hitherto. That in all ships a boat drill, a fire drill and a watertight door drill should be held as soon as possible after leaving the original port of departure and at convenient intervals of not less than once a week during the voyage. Such drills to be recorded in the official log.

17. That the Board of Trade should be satisfied in each case before the ship leaves port that a scheme has been devised and communicated to each officer of the ship for securing an efficient working of the boats.

General.

18. That every man taking a look-out in such ships should undergo a site test at reasonable intervals.

19. That in all such ships a police system should be organised so as to secure obedience to orders, and proper control and guidance of all on board in times of emergency.

20. That all such ships there should be an installation of wireless telegraphy, and that such installation should be worked with a sufficient number of trained operators to secure a continuous service by night and day. In this connection regard should be had to the resolutions of the International Conference on Wireless Telegraphy recently held under the presidency of Sir H. Babington Smith. That where practicable a silent chamber for "receiving" messages should form part of the installation.

21. That instruction should begin in all Steamship Companies' Regulations that when ice is reported in or near the track the ship should proceed in the dark hours at a moderate speed or alter her course so as to go well clear of the danger zone.

22. That the attention of Masters of vessels should be drawn by the Board of Trade to the effect that under the Maritime Conventions Act, 1911, it is a misdemeanour not to go to the relief of a vessel in distress when possible to do so.

23. That the same protection as to the safety of life in the event of casualties which is afforded to emigrant ships by means of supervision and inspection should be extended to all foreign-going passenger ships.

24. That (unless already done) steps should be taken to call an International Conference to consider and as far as possible to agree upon a common line of conduct in respect of (a) the subdivision of ships; (b) the provision and working of life-saving appliances; (c) the installation of wireless telegraphy and the method of working the same; (d) the reduction of speed or the alteration of course in the vicinity of ice; and (e) the use of searchlights.

MERSEY.

Wreck Commissioner

We concur,

ARTHUR GOUGH-CALTHORPE,

A. W. CLARKE,

F. C. A. LYON,

J. H. BILES,

EDWARD C. CHASTON.

Assessors.

30th July, 1912.

Annexe 5 : Récit du voyage du *France* dans les Dardanelles (1915)

Ce récit est issu d'une note en quatre feuillets dactylographiés, conservée à la cote 1997 004 6083 (AFL) parmi d'autres documents du même type relatifs au paquebot *France* de 1912. Il s'agit des notes d'André Cambiaggio, alors commissaire de bord du navire, devenu directeur honoraire de la compagnie au moment de la remise de ce document, non daté.

Notes sur le premier voyage du S.S. *France* aux Dardanelles, mai 1915.

Nous sommes partis de Toulon le 2 mai, à dix heures du soir, faisant route sur Mudros (Île de Lemnos) à quinze nœuds, avec 82 officiers comprenant le Général Bailloud et son état-major, et 3 204 sous-officiers et soldats. Dans la nuit du 4 au 5, le Commandant a reçu plusieurs radiogrammes du Commandant en chef des forces navales lui prescrivant de marcher le plus vite possible. Dans la journée du 5, un autre radio donnait l'ordre de se rendre directement au mouillage du cap Helles, à l'entrée des Dardanelles, où nous sommes arrivés à cinq heures le 5. Là, nous avons appris que la division d'Amade, qui avait débarqué le 25 avril sur la cote asiatique à Kumkalé pour y faire une démonstration avait été transportée le 27 sur la cote européenne et avait établi son campement à l'est de ce cap, ayant sur sa gauche les forces Britanniques. Des forces australiennes étaient établies à environ 18 kilomètres au nord du Cap sur la cote de la presqu'île de Gallipoli, du côté de la mer Égée.

Les troupes de la division Bailloud étaient attendues avec la plus grande anxiété. Dans la nuit du 3 au 4, la division d'Amade avait été attaquée par surprise et avait perdu du terrain. Elle occupait le 6 au matin environ cinq kilomètres en profondeur et une attaque en force aurait pu l'anéantir ou le rejeter vers la mer. Elle se tournait à la fois sous le feu des forces turques d'Europe et sous le feu des batteries mobiles turques impossibles à repérer, tirant de la cote asiatique. La position était très critique et aurait été intenable si les turcs avaient eu des munitions d'artillerie. Ils tiraient heureusement assez peu et leurs obus n'éclataient que dans la proportion de 10 %. Le 8e régiment mixte que nous avons à bord a été débarqué à six heures et mis en réserve immédiatement. Le SS *Lutetia* arrive à dix heures avec trois mille hommes

et débarque ses troupes aussitôt. On a l'impression d'un manque d'organisation complet. Tout est à faire et les services de l'arrière sont aussi exposés que les premières lignes. Les moyens de débarquement du matériel sont insuffisants. Personne n'est là pour centraliser ce service. On se préoccupe surtout de l'arrivée des munitions d'artillerie qui font presque défaut. Le *Henri IV* et le *Jauréguibéry* qui se trouvent là n'ont, paraît-il, que très peu de munitions. Ce sont des corps sans âme. Nous avons compté dans la rade 104 navires de guerre ou de commerces français ou anglais. Nous avons assisté le 6 et le 7, de la passerelle, aux combats à terre et au tir des navires de guerre postés à l'entrée des Dardanelles. Nous étions à huit cents mètres du point de débarquement des troupes, presque sur la ligne de tir et plusieurs obus sont tombés à cinquante et même vingt-cinq mètres de notre avant, à bâbord. Nous avons été impressionnés par les premiers obus qui sont tombés ; puis le moment d'émotion passé, nous ne nous en occupons plus que pour marquer les coups. Nous étions certainement mouillés trop près ou plutôt trop avant dans le détroit, mais ce mouillage facilitait les opérations de déchargement, le vent soufflant avec une certaine violence et rendant le travail difficile.

8 mai

Nous avons reçu, dans la nuit du 7 au 8, 8 104 blessés dont deux sont décédés dans la journée. Parmi eux beaucoup étaient arrivés par *France*. Dans l'après-midi, la bataille a fait rage. Des militaires restés à bord pour surveiller le débarquement du matériel et des chevaux disaient n'avoir vu, à aucun moment, un feu d'artillerie aussi intense sur le front occidental, même pendant la bataille de la Marne. Un taube a survolé la rade et a jeté quelques bombes dont une est tombée près de notre avant. Il a été canonné par les navires de guerre et poursuivi par un avion britannique.

9 mai

Du 8 au soir à ce matin une heure, nous avons reçu 498 blessés, bien que nous ayons déclaré que nos deux médecins étaient dans l'impossibilité de leur donner des soins immédiats. La plage regorgeait de ces malheureux et il fallait les évacuer dans le

plus bref délai. Il n'y a pas à terre de formation sanitaire pour assurer ce service. Une partie de ces blessés avaient été nos passagers. Le régiment que nous avons transporté, le 8^{me} col. Mixte, a perdu la plupart de ses officiers ; le colonel est blessé grièvement, les trois chefs de bataillon ont été tués ainsi que quatre capitaines. Les lieutenants sont tués ou blessés. On estime à trois mille le nombre de blessés de la journée. Les Turcs achèvent nos blessés et commettent des atrocités. Ce déchet considérable dans nos troupes est attribué à l'erreur que nos chefs commettent souvent : lancer l'infanterie à l'attaque, à une trop grande distance et sur un point que l'artillerie n'a pas suffisamment préparé. Les corps de troupes sont en partie décimés quand ils prennent contact avec l'ennemi qui a fui devant eux et prend ensuite l'offensive au moment opportun. C'est le meilleur des forces turques que nous combattons en ce moment ; elles sont encadrées par des officiers allemands. Elles subissent des pertes considérables, attaquent en masse suivant la méthode allemande. Nous aurons encore de très durs combats avant d'atteindre la crête d'Haochibaba, d'où nous pourrions bombarder avec de la grosse artillerie les forts de Chanak, point des Dardanelles le plus difficile à franchir.

André Cambiaggio

Ancien commissaire principal du S.S. *France*

Directeur honoraire de la Cie Gale Transatlantique

Le Rouvert (Alpes Maritimes)

Annexe 6 : Discours d'inauguration du paquebot *Normandie* (1935)

Ces discours, prononcés lors de cérémonies d'inauguration du *Normandie* le 23 mai 1935, ont été publiés dans un supplément au bulletin de la Compagnie générale transatlantique, conservé en cote 1997 004 6295 (AFL).

Discours de M. Albert Lebrun ; Président de la République

Mesdames, Messieurs

Dans le cadre somptueux de cette vaste salle à manger où, pour la satisfaction de notre joie gastronomique, un chef, maître-expert dans son art, s'est complu à faire défiler devant nous les multiples échantillons d'une science aussi variée que raffinée, au milieu de l'étincellement de lumières que nous dispensent à profusion lustres et appliques, et que réfléchissent de toutes parts les panneaux de verre qui nous entourent, sous la grâce imposante de cette voûte aux caissons dorés et celle, plus douce, de ce plafond où, baignées de ciel bleu, la jeunesse, la musique et la danse nous inspirent un rêve charmant d'optimisme et de beauté, comment pourrions-nous distraire notre pensée de cet enchantement magique, et l'arracher aux spectacles si prenants qu'offrait ce soir à nos yeux la visite de *Normandie* à travers ses salons, ses halls, ses fumoirs, son théâtre, son jardin d'hiver, ses piscines, ses ponts et ses coursives ?

Pourtant, je ne puis me défendre en cet instant d'évoquer l'heure singulièrement émouvante aussi que nous avons vécue naguère à Saint-Nazaire alors que, s'échappant définitivement de ses derniers liens, le monstre marin aux flancs de poisson et au fin museau glissait lentement le long de ses couettes de chêne, et, tranquille et majestueux, venait épouser les flots entr'ouverts pour le recevoir.

C'était là une première et décisive étape ans la gestation du géant des mers que nul autre jusqu'ici n'a égalé en taille et en puissance. Nous n'avions alors devant nous qu'un immense ponton nu, à la coque vide, caisse rigide de tôle ne contenant encore rien de ce qui fait aujourd'hui sa force, son orgueil et sa gloire.

Depuis, malgré les difficultés rencontrées, en dépit des critiques subies, les artisans courageux, téméraires pourrait-on dire, de la grande œuvre entreprise ont persévéré avec une méthodique continuité de vues. Peu à peu, la vie a pénétré dans le navire avec les machines énormes et précises à la fois dont on a meublé sa coque. Toutes les ressources de la science moderne ont été mises en œuvre pour qu'il pût servir désormais de modèle et d'exemple. Chaudières, turbo-alternateurs, moteurs d'hélice, appareils électriques de toute nature ont été tour à tour disposés en lui avec art pour le doter d'un cœur aux pulsations régulières, de nerfs sensibles et de sang fluide. Ainsi pourra-t-il voguer sur l'océan avec aisance et sans effort, dans le maximum de stabilité et à une vitesse jusqu'alors inégalée.

Et puis ce fut tout un ensemble de précautions minutieuses, dont l'ingéniosité n'a d'égale que la science, pour le garantir contre le risque d'incendie, ce fléau devenu le plus terrible pour le navigateur, alors qu'aujourd'hui on sait maîtriser la plupart des périls marins.

Enfin, grâce au concours d'architectes au talent consommé, secondés par une pléiade d'artistes et d'artisans bien dignes de porter au loin le renom de la France et que je voudrais pouvoir citer, *Normandie* a été aménagée avec un soin, un raffinement et un luxe qui en ont fait le chef-d'œuvre de confort, d'art et de beauté qu'il nous fut donné d'admirer ce soir.

Ainsi, la grande tâche, hardiment conçue et courageusement poursuivie est maintenant terminée. Le prodigieux effort mené sans défaillance reçoit sa glorification, et une fois de plus notre pays apporte sa participation effective au développement incessant du génie humain.

Aussi convient-il qu'en ce jour d'inauguration, notre pensée aille vers les bons ouvriers d'une telle œuvre, qu'elle leur apporte, avec le tribut de notre admiration, les remerciements reconnaissants du pays.

Ils vont d'abord aux ministres successifs de la Marine marchande. Malgré des changements trop fréquents, hélas ! ils ont su maintenir l'entreprise dans sa ligne générale et lui apporter leur constant appui, notamment le premier de tous, M. Louis Rollin, l'éminent ministre des Colonies d'aujourd'hui qui prit l'initiative de la mise en chantier de l'unité alors dénommée T. 6, M. Léon Meyer qui, par une coïncidence heureuse, était déjà à mes côtés à Saint-Nazaire lors du lancement de la coque, enfin

M. William Bertrand, qui aura eu la mission de vaincre les dernières difficultés et la bonne fortune d'assister au couronnement de l'œuvre.

Grâces soient rendues au Conseil d'administration de la Compagnie Générale Transatlantique, à son distingué président, M. le gouverneur général Marcel Olivier, au colonial qui, dans l'heureuse unité d'une vie harmonieuse, a toujours gardé le culte de la grandeur et de la prospérité de la France d'outre-mer, et qui poursuit aujourd'hui, dans sa situation nouvelle, le même but avec un égal dévouement, aidé par son actif et énergique directeur général, M. Cangardel.

Que nos louanges aillent aussi aux ingénieurs et aux dessinateurs qui conçurent dans leur rêve audacieux et exécutèrent les plans du nouveau paquebot, à ceux qui participèrent à sa construction, à cette cohorte innombrable et anonyme des gars de la Brière qui, chaque matin, avant que le coq n'ait chanté, quittaient leurs petites maisons de chaume éparses le long des marais et des canaux pour venir, sur les grands chantiers de Penhoët, manier, cisailer, découper, ajuster et assembler les tôles.

Qu'elles aillent encore aux artistes qui parèrent le paquebot des ressources de leur jeune et ardent génie pour qu'il restât digne de la belle renommée de la France, pût porter aux pays amis les échantillons de la sûreté de son goût et attester sa volonté de servir toujours et partout la cause de la beauté.

Qu'elles aillent enfin à tous ceux qui, aux quatre coins du pays, prirent une part, si modeste fût-elle, au parachèvement du chef-d'œuvre.

Car, et ceci surtout doit frapper notre esprit, *Normandie* est une réalisation d'ordre essentiellement national. Il n'est pas une province, une grande cité, une industrie maîtresse, un art marquant qui n'y ait collaboré. Ses aciers ordinaires ou à grande résistance lui viennent de Lorraine et de la Loire, ses dynamos d'Alsace. Paris lui a fourni ses ascenseurs, Marseille ses ventilateurs, Grenoble son appareillage électrique. Cristaux de Nancy, grès et céramiques de la région parisienne, porcelaines de Limoges, tapisseries d'Aubusson, onyx d'Algérie, laque et teck d'Indochine, acajou d'Afrique, chacun, peut-on dire, a apporté ce qu'il avait de plus nouveau et de mieux conditionné. Sous le pavillon aux trois couleurs, c'est son vrai visage, dans sa séduction et sa variété, que la France va promener demain travers les mers.

Faudra-t-il pourtant, prêtant l'oreille aux réserves et aux critiques qui se font ouïr de divers côtés, refréner notre joie, notre admiration, notre enthousiasme ?

Est-ce que vraiment on aurait vu trop grand et trop beau, alors que les transactions internationales semblent se raréfier toujours davantage, et que, pris par l'impérieuse obligation de vivre au jour le jour, les peuples se replient de plus en plus sur eux-mêmes et multiplient les barrières qui les séparent ? Était-ce le moment d'accroître les possibilités de communication en créant un outil de transport plus vaste que tout ce qui a été fait dans le passé et de l'équiper aussi luxueusement, alors que plus que jamais la simplicité et l'économie sont à l'ordre du jour ?

Pour répondre judicieusement à ces questions, il faudrait d'abord se replacer à l'époque où *Normandie* fut mis en chantier.

C'était, on l'a rappelé souvent, celle de la prodigalité, et l'on était loin de prévoir alors celle de la pénitence où nous sommes aujourd'hui.

Par ailleurs, les techniciens établissent que cette unité de notre flotte marchande a été méthodiquement et logiquement conçue, que, venant après d'autres paquebots mis en service dans certains pays étrangers, en Italie et en Allemagne notamment, elle réalise une étape nécessaire de la construction navale. C'est si vrai qu'avec ses caractéristiques principales : sa longueur de mille pieds, son tirant d'eau moyen en charge de plus de onze mètres, sa jauge brute de 79.000 tonneaux, sa puissance motrice de 160.000 chevaux et sa vitesse de 28 à 30 nœuds, elle s'apparente étrangement avec sa sœur la *Queen-Mary*, conçue en toute indépendance dans les chantiers britanniques auxquels on s'accorde à reconnaître quelque prééminence dans l'art naval.

Et puis, pour une fois, faudrait-il nous faire grief d'avoir vu trop grand alors que si souvent et avec raison on nous a adressé le reproche contraire ? On a eu bien des occasions de blâmer l'excès de timidité et la pusillanimité de nos conceptions. Ayons au moins cette fois la fierté de notre audace et l'orgueil de notre œuvre.

Enfin est-il défendu d'espérer un lendemain plus favorable que les temps de marasme où nous vivons, et l'optimisme serait-il devenu une doctrine subversive ? Admirons au contraire ceux qui n'ont pas craint de mener jusqu'au bout, sans découragement ni regret, la belle aventure. Ils ont eu la foi qui seule permet les grandes choses. Puisse-y à notre tour notre propre confiance. N'a-t-on pas observé au surplus que la mer exerçait une influence décisive sur la vie des peuples, et que chacun des redressements de leur marine marquait un réveil des énergies nationales ?

Vogue donc demain, *Normandie*, en toute aisance et sans remords, sur ces flots domptés par ta masse et ta puissance. Quitte les rives de cette France où tu es né et dont tu restes la vivante et fidèle expression. Confie-toi aux mains expertes d'un équipage d'élite. Va, de tout le joyeux élan de tes hélices traçant sur la mer leur long sillage d'argent, après avoir salué au passage dans un bref séjour nos amis de Grande-Bretagne, vers la République sœur de la nôtre qui t'attend pour fêter en toi, en peuple jeune passionné de nouveauté qu'elle est, la grandeur de l'effort et la magnificence de l'œuvre.

Et puis, quelques jours après, tu t'éloigneras du port américain sous le regard de la Liberté géante qui, aux rives de l'Hudson, symbolise la plus grande démocratie, tu traverseras à nouveau la mer océane, tu t'en reviendras vers le vieil Havre-de-Grâce que nous étions heureux de fêter ce matin, riante porte de France, aujourd'hui plus que jamais accueillante aux passagers venus d'outre-Atlantique.

Tu auras bien mérité du pause, et ce ne sera pas en vain qu'il aura consenti pour toi de lourds sacrifices dont c'est moins que jamais le moment de méconnaître l'ampleur, si, sur ton bon renom, nos hôtes viennent plus nombreux et puisent dans ton commerce le désir de nous mieux connaître.

Je salue et je remercie les dames qui ont bien voulu mêler la note gaie de leurs claires toilettes à l'austérité de nos habits noirs.

Au nom de la marraine de *Normandie* et au mien, je vous prie, Mesdames et Messieurs, de lever votre verre en l'honneur du plus grand et du plus beau paquebot du monde, de *Normandie*, pavillon de la qualité française, de *Normandie*, symbole vivant de notre pays, qui va promener à travers les mers son image fidèle, réduire les distances, abaisser les frontières, rapprocher les esprits et les cœurs.

Discours de M. William Bertrand, Ministre de la Marine Marchande

Monsieur le Président de la République,
Messieurs les Ambassadeurs,
Messieurs les Ministres,
Mesdames,
Messieurs,

La présence de M. Albert Lebrun, président de la République française, donne à cette inoubliable fête, en même temps qu'un exceptionnel éclat, toute sa valeur et toute sa signification. La présidence de cette cérémonie par le Chef de l'État, entouré des plus hautes personnalités de la République, atteste que l'inauguration de ce paquebot dépasse le cadre habituel de ce genre de manifestation, s'élève au-dessus des seuls intérêts de la Marine marchande française, revêt un caractère hautement national et même mondial.

Pour s'en convaincre, il suffit de considérer le mouvement d'opinion que soulève, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de nos frontières, ce navire. Il s'impose à l'attention du Monde, comme une magnifique synthèse du génie de la France. L'intérêt universel qu'il suscite n'est pas le résultat d'une habile exagération publicitaire. Nous avons l'œuvre devant les yeux. Après l'avoir contemplée avec émotion dans son glorieux achèvement, nous avons la joie et la fierté de proclamer qu'elle est digne du symbole national qui lui est attribué.

Par son nom, qui glorifie une des plus belles provinces de France ; par ses qualités techniques, qui sont un admirable témoignage de la valeur de notre science et de notre industrie ; par sa beauté qui honore l'art français ; par sa mission, qui est de nous rapprocher plus étroitement encore de nos grands amis Américains, *Normandie* est digne de faire flotter en première place, aux vents du Monde, le pavillon national.

Le nom du plus grand paquebot de France a été bien choisi. La Normandie peut être fière de *Normandie*. Ce navire ne peut que rendre hommage à ses deux Mairaines l'honneur qu'elles lui ont procuré, l'une en lui apportant l'éclat exceptionnel de sa qualité, l'autre en lui donnant son nom.

Quel meilleur choix pour cette magnifique œuvre de science et d'art, qu'une marraine qui, comme Mme Lebrun, concilie un esprit scientifique distingué avec l'amour fervent et éclairé de toutes les manifestations de l'Art. Quel meilleur choix aussi, pour cette parcelle flottante de la France, que le nom d'une province qui sait, avec tant de charme, accueillir les visiteurs en leur offrant le sourire épanoui de sa nature tempérée, la douce harmonie de ses paysages, la délicatesse de sa lumière et la succulence de ses produits.

Et ceux qui auront la chance de pouvoir céder à l'invitation au voyage de ce navire, auront en s'éloignant à son bord de la terre normande, l'impression de ne pas la quitter tout à fait.

Nous n'avons pas oublié non plus, en baptisant notre plus beau bateau, qu'il portait le nom d'une province de France, toute voisine de l'Angleterre, vers laquelle Normandie s'élancera dans quelques jours, pour sa première escale. À l'heure où la Grande Nation anglaise prépare la mise en service du magnifique paquebot *Queen Mary*, il serait vain de tirer de comparaisons minutieuses entre les dimensions des deux unités, des éléments d'orgueil et de supériorité pour l'un ou l'autre pays. Entre eux, il ne saurait y avoir place pour de jalouses rivalités, mais seulement pour une féconde émulation. En construisant parallèlement les deux plus grands navires du monde, les deux Nations amies associent une fois de plus leurs efforts traditionnels pour vaincre la mer et pour se placer côte à côte en tête du progrès.

Cette communauté d'action maritime trouve dans l'histoire son origine, depuis l'époque où les Normands, descendant de leurs fjords brumeux, ont conquis la royauté de la mer, et sont venus apporter en Neustrie française comme en Angleterre un sang nouveau et un ardent esprit d'entreprise.

Comment ne pas évoquer, en ce jour, le souvenir de ce hardi navigateur viking, Leif Erikson, qui, en l'An Mil, à bord de son frêle « drakkar » à rames, aurait entrevu les rivages du Vinland, terre des vignes vierges à proximité du New-York actuel ; quel émouvant contraste entre son léger esquif et notre géant moderne !

La création d'un paquebot comme celui-ci marque une date dans l'évolution du navire – qui a commandé celle de la civilisation occidentale – tant par sa conception technique et sa réalisation, que par la beauté de sa ligne et la splendeur de sa décoration.

À cet événement doivent être associés les noms de mes éminents collègues Louis Rollin et Léon Meyer, le premier parce qu'il a pris l'initiative de commander ce paquebot, le deuxième parce qu'il a eu l'honneur de le lancer.

Je me garderai bien de vous décrire les détails de la construction de *Normandie* et je n'oserai pas me risquer à vous donner des chiffres, bien qu'ils aient, souvent, plus d'éloquence que les mots. Au surplus, vous connaissez aussi bien que moi les

caractéristiques de ce géant, et ses mesures, auprès desquelles celles de Pantagruel et de Gulliver paraissent étiquées. Toutes les charmantes maîtresses de maison qui décoient ces tables et dont les sourires porteront bonheur à ce navire ont été aussi impressionnées par les 30.000 verres, les 80.000 serviettes de table, sans parler des 187 cuisiniers et de la pompe à moteur pour l'huile et le vinaigre... que par les 79.000 tonneaux et les 160.000 chevaux.

Sans m'aventurer dans des exposés dont l'austérité conviendrait mal à cette fête, je tiens cependant à exalter – parce qu'il honore la science et l'industrie françaises – le prodigieux succès technique de *Normandie*.

Il faut avoir une idée des difficultés rencontrées pour apprécier toute l'importance de la victoire. Ainsi, les détails de la coque ont été minutieusement étudiés pour favoriser la marche et la manœuvre et donner à l'ensemble de ses lignes une impression d'élégance et de puissance. Mais c'est surtout dans le choix et dans l'exécution de l'appareil moteur que nos Ingénieurs ont su concilier la hardiesse des conceptions avec la sûreté des réalisations. Enfin, aucun autre paquebot n'est doté de dispositifs de sécurité assurant aux passagers une aussi complète protection contre les dangers du feu et de la mer. Le compartimentage des fonds du navire, son cloisonnement, l'emploi de matériaux incombustibles généralisé jusque dans les moindres détails, des mesures de détection instantanée et d'extinction locale immédiate de tout commencement d'incendie, permettent aux passagers de se livrer aux plaisirs du voyage avec une parfaite sérénité.

Pour que ces plaisirs soient aussi complets, aussi variés, aussi enchanteurs qu'il est désirable, la Compagnie Générale Transatlantique, poursuivant ses traditions si françaises d'élégance et de goût, s'est surpassée dans l'aménagement et la décoration de ce paquebot. Quand on vient d'en achever la visite, on se sent épuisé d'admiration. Et pour traduire exactement ses impressions, il faudrait un luxe de superlatifs.

Il nous suffira de dire, en donnant à ce mot toute son acception, que *Normandie* est un chef-d'œuvre. Il prend place dans la lignée des admirables « séries » de l'art français – cathédrales, châteaux, palais – auxquelles doit s'ajouter désormais celle des paquebots.

Ce navire est tout autre chose et beaucoup mieux qu'une exposition flottante, ou même qu'un recueil mouvant d'images de France. Il ne produit pas un superficiel effet de décor, dissimulant sous une apparence brillante une précaire et misérable vérité. Il répond parfaitement à la définition valérienne de l'art, en réalisant l'accord intime entre la forme et la matière, en donnant le sentiment d'une synthèse et l'impression d'une œuvre vivante.

Il exprime les traits caractéristiques de l'art français qui combine la plus fantaisiste diversité avec la plus pure unité, et compose de traits hétérogènes un ensemble cohérent et équilibré de forces et de formes, de couleurs et de sensations, d'où se dégage la vie. Contrastes entre la légèreté de la parure et la puissance du corps, diversité, fantaisie, virtuosité, équilibre, harmonie, unité, n'est-ce pas toute une mesure de la gamme chromatique des qualités françaises ? J'oubliais une des plus belles : la clarté.

La lumière est la jeune fée de l'art moderne. Elle n'était, il y a peu d'années, qu'un phénomène naturel. Elle ne vivait, si l'on peut dire, qu'en liberté dans la nature, apparaissant, disparaissant, s'étendant ou se contractant au gré d'une fantaisie sauvage. La voici maintenant apprivoisée et docilement soumise à l'ingénieur et l'artiste qui connaissent les secrets de son rayonnement et savent en parer leur œuvre. Avec quel art n'est-elle pas maniée dans les merveilleux éclairages de ce navire ?

Magnifique représentation de la France par ses qualités techniques et sa beauté artistique, *Normandie* offrira aussi à ses hôtes une merveilleuse sélection des attraits de la vie française, qui sont faits de variété, de simplicité, de confort, de cordialité, de gaieté, de mouvement et d'esprit. Ainsi la diversité des cabines, qui contraste si agréablement avec l'uniformité des hôtels, donnera au voyageur un peu l'impression d'avoir un chez soi. Il goûtera à la table du bord les raffinements de la gastronomie française. Il pourra, en sortant des somptueuses piscines, se délasser des fatigues de la natation en s'étendant dans le jardin égayé par le chant des oiseaux, embaumé par de vraies fleurs ; et l'eau qui court dans les fontaines saura lui raconter de belles histoires de France, comme celles que lui diront dans le théâtre du bord nos plus jolies actrices et nos meilleurs auteurs.

Enfin, quand il voudra se recueillir et s'offrir à la caresse du soleil tempéré par la brise du large, il pourra monter sur la terrasse et se livrer dans l'éblouissement de l'azur à une sereine méditation marine.

Mesdames et Messieurs,

Je n'en finirais pas si je voulais vous décrire tous les attraits et tous les charmes de ce navire. Et je ne veux pas tarder à satisfaire votre hâte d'entendre l'illustre voix qui saura, avec infiniment plus d'éloquence que la mienne, vous parler du *Normandie*.

Mais avant de terminer, je voudrais pouvoir exprimer l'admiration et la reconnaissance qui sont dues à tous les ouvriers, du haut en bas de l'échelle, qui ont concouru à la conception et à la réalisation de ce chef-d'œuvre. Comment pourrais-je lire à la « Nation » ce glorieux palmarès, alors qu'il comprend des milliers de noms ? Et je m'en voudrais de séparer les chefs de leurs plus humbles collaborateurs, si étroitement unis dans l'effort. Cette union des efforts, pour la création d'une œuvre destinée à magnifier la France, n'est-elle pas un exemple à proposer aux semeurs de discorde. Une réalisation aussi grande et aussi belle, aussi représentative du génie de notre pays, n'imposera-t-elle pas silence à ceux qui substituent à l'esprit critique l'esprit de critique ? Ne brisera-t-elle pas cette pernicieuse tendance au dénigrement systématique contre laquelle on proteste plus qu'on ne réagit.

Nous espérons fermement que *Normandie* contribuera, par sa grandeur et par sa beauté, à renforcer la foi des Français en leurs destinées.

Dans les circonstances économiques difficiles que nous traversons, on a pu contester l'opportunité d'un navire aussi gigantesque. Certes, il ne faudrait pas que la joie d'un tel succès, qui rejaillit sur toute la marine marchande française, nous fasse oublier un seul instant les difficultés que nous avons pour mission de résoudre. Pour les surmonter, il faut de la patience, de la méthode et de la continuité dans l'action. Il faut surtout de l'union et de la confiance.

Dans quelques jours, *Normandie* ira porter à nos grands amis d'Amérique le salut cordial de la France. Qu'ils sachent bien, en accueillant ce paquebot, qu'il n'a pas été conçu dans un esprit mégalomane et qu'il n'est pas destiné à s'imposer orgueilleusement à leur admiration. Il n'a d'autre mission que de nous rapprocher d'eux davantage. Nous le leur offrons avec toute notre indéfectible amitié. Et si nous

sommes heureux et fiers qu'il soit le plus rapide, le plus grand, le plus beau navire du Monde, c'est autant parce qu'il est à nous que parce qu'il est pour eux.

J'adresse les chaleureuses félicitations du Gouvernement et son salut cordial à tous les ouvriers de ce paquebot, à son personnel qui reçoit l'insigne honneur, dont il sera digne, de le conduire vers ses heureuses destinées ; à ceux qui les représentent tous : les Chantiers navals de Penhoët et la Compagnie Générale Transatlantique.

J'exprime à cette dernière, en la personne de ses distingués président et directeur général, le Gouverneur général Ollivier et M. Cangardel – qui ont tant fait pour ce navire – mes plus vifs remerciements et ceux de mes Collègues du Gouvernement et du Parlement pour l'accueil qu'elle nous a aujourd'hui réservé.

Je lève mon verre à M. le Président de la République et à Mme Albert Lebrun, à toute cette brillante assistance, à la gloire de *Normandie*, et je salue avec émotion et avec fierté, flottant magnifiquement sur ce navire, le Pavillon de France !

Discours du Gouverneur Général Olivier, président de la Compagnie Générale Transatlantique

Monsieur le Président de la République,
Excellences,
Messieurs les Ministres,
Mesdames,
Messieurs,

Nous mettons en service le paquebot le plus grand et le plus beau du monde.

En déclarant ici cet acte français, au nom de la Compagnie Générale Transatlantique, je ne cacherai pas ma fierté, profondément heureuse.

La Compagnie a le sentiment d'avoir réalisé une œuvre de parfaite mesure, sans rien de monstrueux en sa puissance, qui va permettre une fois de plus à la France d'affirmer ses traditions les plus classiques. *Normandie* est d'avantage encore la victoire de l'élégance que de la grandeur. Et cet harmonieux titan ne servira qu'à mieux unir les continents, les industries, les idées, les hommes : comment ne

retrouverais-je pas surtout en cela l'éternel génie de ma patrie, ouvrière et artiste de la paix ?

Monsieur le Président de la République,

J'avais déjà la profonde joie, le 29 octobre 1932, de vous témoigner notre respectueuse gratitude et c'était à un double titre. Tout d'abord, Mme Albert Lebrun nous faisait le charmant honneur de devenir la très bienveillante marraine du colosse. Nous désirons l'en remercier encore aujourd'hui. Puis, le Chef de toutes les autorités françaises consacrait, par sa présence à la cérémonie du lancement, l'importance civique de cette journée.

En venant présider de nouveau à l'inauguration du porte-pavillon de la Transatlantique, vous nous honorez encore davantage, et vous proclamez avec plus d'éclat encore l'intérêt que l'État ne pouvait manquer de prendre à une telle action. Aux deux dates essentielles de l'immense labeur que nous fêtons, la France officielle, par vous, se sera donc étroitement et légitimement associée. Je veux vous dire combien en sont émus, reconnaissants, tous les Français, techniciens, artistes, ouvriers, dont Normandie est fils.

Messieurs les Ambassadeurs et Ministres du Corps diplomatique en France,

Nous remercions vos Excellences et les hautes puissances étrangères qu'Elles représentent chez nous d'avoir bien voulu accepter notre invitation à cette solennité. Nous avons entendu vous marquer notre gratitude pour l'accueil que les navires de la Transatlantique trouvent toujours en vos pays. Nous voyons en votre venue parmi nous une confirmation de l'utilité internationale que nous avons souhaité donner à Normandie, instrument d'amitié entre les peuples. La présence de Son Excellence M. l'Ambassadeur des États-Unis nous est – ai-je besoin de le dire – incomparablement précieuse ; nous aurons bientôt l'occasion d'en rendre grâce à la grande République américaine.

Adressant nos remerciements les plus chaleureux, spécialement à M. le ministre de la Marine marchande, à MM. les Membres du Gouvernement et du Parlement qui nous font aujourd'hui l'honneur d'être nos hôtes, je répète à chacun

d'entre eux, et je les prie de vouloir bien transmettre à tous leurs collègues, nos sentiments de vive reconnaissance pour l'appui si compréhensif et si efficace qu'ils ont accordé à notre œuvre. Nul doute qu'ils n'y aient vu d'emblée, comme nous-mêmes, une projection hautement exprimée de la France totale.

Ma pensée va maintenant, avec une admiration affectueuse, aux Départements les plus directement liés à la construction de *Normandie*, en cette grande Administration française, à laquelle, mandataire ici des intérêts de l'État, j'ai l'honneur moi-même d'appartenir : je veux remercier et féliciter nos amis, nos conseillers, nos aides éminents, les hauts fonctionnaires et ingénieurs de la Marine Marchande et des Travaux Publics. J'ai mesuré le gigantesque effort technique et matériel que nécessitaient les dimensions inusitées du paquebot, pour lui créer un berceau, une gare, des routes d'accès à son élément. Et je suis témoin aujourd'hui, au Havre ainsi qu'à Saint-Nazaire, de réalisations grandioses comme il n'en existe peut-être nulle part ailleurs dans le monde. Une fois de plus, ils ont accompli des chefs-d'œuvre, pour le bien de tous, sans nullement prendre soin que tous le sachent.

Il m'est spécialement agréable, à ce propos, de complimenter tout en la remerciant, notre chère hôtesse, la ville du Havre, avec qui la Transatlantique avait déjà de si intimes et si anciens liens de famille. Ainsi que le département de la Seine-Inférieure à qui nous disons tout notre plaisir d'avoir pu baptiser notre paquebot : *Normandie*, en souvenir de la belle province française qui nous environne, la municipalité havraise autour de son distingué Député-Maire a parfaitement compris ses devoirs de parenté véritable envers notre nouvelle-née, la nef géante.

Mais cet éloge, ce salut m'entraînent aussitôt à saluer, à remercier plus affectueusement encore : il ne s'agit plus, cette fois, de compatriotes secondant le pavillon national ; je pense à nos alliés si spontanés, à l'autre bout de la grande ligne atlantique : la municipalité de New-York et son maire énergique ; puis le Gouvernement fédéral ; les autorités, les ingénieurs et le public tout entier, aux États-Unis. Une bonne volonté vraiment enthousiaste nous a répondu là-bas. N'était-ce pas à la vieille France de La Fayette que l'on dédiait cette adhésion immédiate ? J'en suis persuadé. Oui, certainement ; les Américains se sont réjouis qu'à défaut d'eux-mêmes, leurs amis des temps héroïques, les Français, fussent les premiers à oser ce paquebot de mille pieds, rêvé par tous les experts de l'Atlantique Nord. Sachons-leur gré,

doublement, d'une telle générosité spontanée, puisqu'il s'y ajoute un indubitable gage de fidélité à nos grands souvenirs.

Mesdames, Messieurs,

Vous me permettrez maintenant, j'en suis sûr, de vous associer tous à un dernier tribut d'applaudissements et d'hommages. Avant tout, je me reprocherais de ne pas répéter l'expression de notre admiration à ces grands Chantiers de Penhoët où tant de nos navire déjà ont pris naissance avant ce record magistral que fut la mise en œuvre de *Normandie*. Par eux, la tradition de l'industrie française est une fois de plus magnifiquement affirmée. Au cœur de ce vaisseau, le plus récent et le plus grand de tous, je tiens à les féliciter en toute cordialité et en toute justice.

Et je voudrais pouvoir prolonger cet hommage, l'étendre, autant que le mérite si évidemment la variété, la multiplicité des talents qui se sont surpassés ici-même. Vous le comprenez, j'en arrive à tous les créateurs effectifs de *Normandie* ; à tous ceux qui, ayant longtemps aussi rêvé cette formidable conquête des chiffres et de l'art sur la matière, doivent sentir, aujourd'hui, les larmes d'une haute joie mouiller leurs yeux, quand ils la contemplent réalisée enfin, et triomphale. Je voudrais pouvoir n'en omettre aucun, rendre justice exacte au bon riveteur dont la ponctualité a ennobli l'humble geste uniforme, aussi bien qu'à l'illustre verrier ou ferronnier ; et à l'ingénieur cent fois courbé sur les liasses bleues et blanches des plans, aussi bien qu'au grand peintre ou au magicien des laques, obsédé par le tourment d'un relief ou d'une nuance. Tous, des architectes aux sculpteurs et des maîtres-électriciens aux meubliers, aux céramistes, aux fondeurs comme aux charpentiers, et ceux du marbre comme ceux du maroquin ou de l'aubusson, tous ont donné à *Normandie* la fleur de leur expérience ou de leur virtuosité, l'élan maximum de leur génie professionnel ou unique. Et c'est grâce à tant de volontés d'élite, à tous les étages, à toutes les périodes de la construction, le moindre assembleur de tôles ayant compris, comme le décorateur-ensemblier le plus fameux, quelle partie nationale se jouait ; c'est grâce à cette indéniable communion d'âmes françaises, comme dans la plus pacifique des batailles et avec toutes nos qualités traditionnelles, sans outrances, sans gaspillage ni discordance d'aucune sorte que *Normandie*, tout entier nôtre sauf des parcelles

négligeables, engendré de nos matériaux par nos hommes selon notre style le plus vrai, a droit d'entreprendre ses randonnées d'ambassadeur de France, sous la devise que je lui appliquais tout à l'heure : « Le paquebot le plus grand et le plus beau du monde. »

Le plus grand : « En aucun temps et dans aucun pays, on n'avait procédé au lancement d'une unité telle que celle-là », peut écrire mon excellent collègue, M. Jean Marie, ingénieur en chef de la Marine.

Le plus beau : « Une succession de pièces de réceptions comme on n'en voit sur nul autre bateau », peut écrire notre actif directeur général, M. Henri Cangardel.

Mais celui-ci ajoutait aussitôt : « Si nous avons éliminé les artistes et choisi pour la décoration les matériaux les plus pauvres, ce n'est pas même 1% du prix total du paquebot que nous aurions économisé. »

En effet, cette beauté qui a provoqué d'avance, autant que la grandeur du navire, des objections, des inquiétudes, des critiques en divers milieux cependant avertis des intérêts français, elle est tout l'opposé d'un luxe ruineux de parvenus. Elle s'est adaptée si souplement à la raison, que le problème financier serait pratiquement resté semblable, si notre mouvant musée d'art moderne avait pu se réduire, comme on l'a dit, à l'impersonnalité d'une clinique.

Quant au problème financier lui-même, quand à la justification de toute l'œuvre achevée aujourd'hui, le nouveau Conseil d'administration de la Compagnie, partiellement formé de fonctionnaires publics, a exposé devant le pays sa doctrine à ce sujet, en plusieurs occasions déjà, par ma voix ou par celle de mes collègues. Je n'y reviendrai pour ainsi dire pas.

Nous avons légitimement tenu à préciser que nous héritions des charges d'une entreprise décidée, commencée avant qu'on ne nous appelât aux responsabilités. Mais pas un instant nous n'avons songé à interrompre les travaux. À ne considérer l'horizon seul du chantier et les usines déjà en marche, leur arrêt aurait provoqué des pertes et un retentissement social impossibles à déterminer. C'est d'ailleurs ce que, dans sa sagesse, avait déjà compris le Gouvernement. Nous avons sans doute tout d'abord obéi à une nécessité. Puis, l'exemple de nos concurrents anglais et la courageuse

réaction de l'Amérique devant la crise, nous ont valu un sentiment optimiste. Nous nous sommes ralliés au fait accompli et nous nous y sommes ralliés avec foi.

Et ainsi le paquebot se trouve construit. Ses quatre-vingt mille tonneaux de jauge, ses cent-soixante mille chevaux de puissance électrifiée, ses onze ponts, ses neuf cent cabines, sa salle à manger grande comme la Galerie des Glaces, ses salons, son théâtre, son jardin sont autour de nous, sous nos yeux, tangibles. Les quatorze cent Français de l'équipage ou du personnel sont aussi à leurs postes, de la passerelle au hall et aux cuisines, troupe choisie, expérimentée, zélée, consciente de la véritable mission diplomatique qu'elle remplira. Et nos couleurs flottent sur l'arrière. Voilà le fait. Voilà ce qui, pour moi, relègue au passé l'époque où l'on discutait l'existence de Normandie.

Vous dirais-je, Messieurs, qu'en d'autres circonstances déjà, et notamment de ma carrière coloniale, à force d'écouter et de peser impartialement les objections, les critiques, j'ai dû conclure qu'en définitive, même les plus judicieuses ne valaient pas l'action, l'action positive et opiniâtre, avec tout ce qu'elle comporte naturellement de prudence, de sang-froid, de retouches motivées et incessantes.

En économie politique surtout, peut-être, je finis par le croire, mieux vaut toujours, plutôt que de s'abandonner à l'inertie et d'accepter l'humiliant châtiment de la carence, s'engager bravement dans une voie ardue, obscure, semée de pièges, mais qu'une énergie lucide et patiente un vouloir et un labeur sans relâche arrivent à corriger, à élargir, jusqu'au brusque dévoilement d'une perspective de lumière et de rémunération.

Que pouvons-nous savoir, au surplus, de ce qui sera, pour nous-mêmes, pour les relations transocéaniques, dans vingt ans, dans dix ans, dans cinq ? Certes l'homme propose, et d'incalculables forces parfois, semblent bouleverser sa spécieuse logique. Mais ce n'est pas toujours pour l'accabler. Je crois qu'il faut lutter, maintenir, oser, jusqu'à la dernière espérance d'une meilleure fortune. Et la France n'en est heureusement pas là.

De saison en saison aux années actuelles, chacun de mes voyages à l'étranger me fait constater plus urgente la nécessité d'une propagande, ou pour mieux dire, d'un simple rappel d'existence de notre part. Or, le témoignage le plus

parfait qui puisse être fourni de l'âme d'un peuple, c'est probablement un navire quel qu'il soit, fût-ce un humble cargo ou une barque de pêche.

La forme seule d'une coque symbolise le tempérament de la race, lourde ou audacieuse. Et c'est miracle de voir tout ce qu'un poste d'équipage a emporté de la patrie en son décor étroit, pour faire tolérer aux marins cette prison qu'est la mer. Quant aux paquebots somptueux de notre époque, chaque Compagnie de navigation ne s'ingénierait-elle même pas à faire des siens autant de parcelles représentatives du territoire national, que cela se réaliserait, par une force invincible.

Montez à bord d'un grand long-courrier hollandais dans l'océan Indien ou d'un danois dans la mer de Chine : vous êtes soudain en Hollande ou au Danemark. Lorsqu'il s'agit d'un monument exceptionnel de l'architecture navale, comme l'est *Normandie*, ce n'est plus un reflet sommaire de la Cité qui se déplace et va proposer son exemple, sa leçon cordiale aux autres cités lointaines. C'est toute une exposition, et non pas d'échantillons seulement, mais d'œuvres importantes, magistrales. Combien de fois, quand j'admirais en 1931 l'extraordinaire ensemble français de l'Exposition Coloniale à Vincennes, n'ai-je pas senti le regret que cette schématisation de notre empire ne pût être promenée, à notre gloire, jusqu'aux latitudes les plus reculées ? Et je l'aurais souhaité encore davantage d'une exposition d'art et d'atmosphère, comme celles de 1925 et de 1937.

Me voici exaucé, Normandie est bien mieux même qu'un musée, pour l'apologie, pour la publicité de rubriques de l'aménagement et de la beauté. Des milliers de passagers vivront familièrement dans ces chambres toutes variées et toutes élégantes. Aux escales, d'autres milliers de curieux viendront parcourir ces salons qui seront habités réellement. En ces fauteuils où l'on s'assoira, on prendra l'agrément réel de ces décorations et de ces éclairages conçus chez nous. Parce que ce paquebot colossal est tel, de nombreux voyageurs appelés en Europe le préféreront, et selon notre devise ils s'y trouveront « en France cinq jours plus tôt ». C'est une chance sérieuse pour qu'ils séjournent en France plutôt qu'ailleurs quand leurs affaires terminées, ils voudront prendre des vacances. Au commerce français de les retenir, en utilisant l'élan sympathique, décidé à notre bord.

Voilà donc la plus claire légitimation de ce souci esthétique, de ce luxe d'ailleurs si prudemment discuté, dont la recette, morale et matérielle, pour toute notre

communauté française, sera hors de comparaison avec la dépense. Gage de respect, d'honneur, de transactions et d'amitié, haute victoire indubitable de rayonnement et de notre école moderne, en toutes les prestiges, geste qui s'imposait après une phrase de trop notoire négligence et qui sera triomphal s'il est soutenu : voilà ce que doit signifier la muse en marche de *Normandie*, même pour ceux de mes compatriotes que leur résidence, leurs goûts, leurs professions, leurs état de fortune sembleraient dissocier le plus de l'armement.

Nous voulons que les plus modestes le sachent, au surplus : ce n'est pas seulement pour quelques hôtes richissimes que le plus beau transatlantique du monde, conception de la France égalitaire, a été créé. Jamais non plus, sans doute, le soin du confort et de l'harmonie n'a été plus équitablement réparti depuis les grands appartements jusqu'aux moindres couchettes. Nous avons débattu l'installation de nos troisièmes classes, ou le logement de la maistrance et de tout le personnel, avec le même désir d'instituer un modèle qui datera, dans l'avenir, une étape du progrès. Et nous voudrions que les Français tentés de penser : « En quoi m'intéresse ce *Normandie* où je ne monterai jamais ? » fussent, au contraire, gagnés à l'appétit du voyage, par l'idée que ce rêve n'est nullement accessible.

Mais quand bien même ils n'auraient du paquebot lancé sous leur pavillon d'autre vision que le film, la photographie ou ce timbre qu'on a gravé comme on l'aurait fait pour un site national, demandons-leur de songer que *Normandie* les représente eux-mêmes, et les emporte idéalement dans sa course, puisqu'il emporte toute la France.

Quand les hommes des autres nations le verront apparaître dans leurs ports, ou le croiseront sur l'Océan, ou simplement lorsqu'il leur sera montré en sa majesté sur les écrans de leurs cinématographes, ces étrangers penseront : « La France n'est donc pas en sommeil. Elle continue à tenir son rang victorieux. » Et avec la grandeur fière et calme, l'ingéniosité, la grâce et la douceur de vivre s'exprimeront, pour un tel spectacle, encore plus sûrement.

Certes, notre unique arrière-pensée a été le plus amical désir d'une entente profitable à tous. Car nous songeons aux pays voisins et lointains, qui ont, comme nous, le juste souci de leur flotte marchande, et que notre expérience exhortera à

lancer eux aussi, des unités nouvelles. Nous voulons que *Normandie* travaille en pleine harmonie avec ses concurrents, servant le grand rythme du progrès terrestre, où toute initiative loyale se justifie. Notre but n'est pas d'amoindrir les marines étrangères. Il est d'amplifier la marine mondiale dans le sens du progrès. Voilà pourquoi nous nous réjouissons que l'Angleterre nous rejoigne avec son splendide *Queen-Mary*, dans le champ des traversées de cinq jours et de départs bimensuels. Autant que nous, l'Angleterre a confiance ; comment n'en serions-nous pas heureux ?

Enfin, c'est bien entendu à nos chers Alliés de 1917, à nos constants frères d'armes et de cœur depuis Washington et Rochambeau, qu'est surtout dédié notre geste actuel. Tout récemment, j'ai pu admirer les États-Unis en leur admirable démonstration de courage, d'énergie, de reprise fervente. Voici une affectueuse réplique des Français, attestant que, nous aussi, nous gardons l'esprit de notre continuité, selon la même grande manière : en continuant à rénover.

D'ailleurs, encore à d'autres points de vue que l'attachement cordial ou les intérêts matériels, ne devons-nous pas spécialement nous rappeler, aujourd'hui, à l'attention de cette multiple et une Amérique du Nord, devenue non seulement la métropole-type des banques et des trusts industriels, mais un très grand pays de science, d'art, de culture intellectuelle ? C'est à l'Amérique des musées, des sociétés savantes, des universités où professent les talents les plus originaux, et où accourent du centre comme du sud-américain, de l'Extrême-Orient et d'Europe même, les élites de toutes les races, c'est à cette deuxième forme de grandeur des États-Unis que s'adresse essentiellement *Normandie*, île française de beauté. Ce faubourg flottant de notre Paris rappellera aux artistes et aux penseurs des States l'indestructible lien qui, entre toutes les hérédités européennes de l'Amérique, les apparente toujours au pays de Rabelais, de Montaigne, de Voltaire, de Hugo.

Ainsi, une fois de plus, la French Line jouera son rôle, celui comme on l'a dit si bien, d'une négociatrice officieuse de la France. Ce serait une bien belle et bien intéressante monographie d'histoire, celle qui suivrait depuis son origine, et surtout aux heures capitales de la guerre, les ambassades si discrètes et si efficaces de cette Transatlantique, notre meilleur agent de propagande. Aussi, nous pouvons déjà lire qu'en acclamant la French Line, c'est la France elle-même que salueront nos amis, par dizaines, par centaines de milliers sur les rives de l'Hudson, devant les gratte-ciel

glorieux de Manhattan, quand *Normandie*, dans quelques jours, apparaîtra là-bas, venant de doubler la statue géante de la Liberté, une image à sa propre taille. Des juges mieux qualifiés que les citoyens des États-Unis, depuis les temps de Jefferson et de Lincoln jusqu'au temps de Franklin D. Roosevelt, pour une action qui vise à augmenter pacifiquement l'emprise de l'humanité sur les forces de la nature, je n'en connais pas.

Mesdames, Messieurs, voici l'heure de souhaiter une course radieuse au plus grand et au plus beau paquebot du monde, ainsi qu'à la dévouée phalange, tirée parmi les meilleurs hommes de notre flotte et hautement aguerrie à la lutte contre l'Océan, qui déploiera pour le conduire, autant que pour le faire aimer toutes les vieilles vertus de la Marine française : bonne grâce et courtoisie d'abord.

Les amis de la France, dans l'univers entier, ont toujours cru fermement qu'elle était une nation entre toutes, à la taille des plus difficiles compétitions. Ils n'ont jamais écouté, ni leurs propres craintes bienveillantes en nos heures de péril, ni les calomnies de nos adversaires. Ils seront heureux, en voyant confirmés avec tant d'éclat, tant de sagesse aussi, leur foi en nous, au service de la paix irréprochable et du loyal effort pour rapprocher encore dans la distance et dans l'idéal deux grands pays de la terre. Nous les remercions de tout notre cœur ému.

Va maintenant, grand navire de France : livre ta bataille paisible sur l'Océan. Gagne des heures à ceux qui ont hâte de retrouver la patrie, le foyer, l'activité, l'amour de toute leur vie... Sois un moyen magnifique de vivre mieux et davantage, plus intensément et plus noblement. Crée du bonheur pour les hommes, éternellement avides de l'avenir. Exauce-les, sois leur serviteur docile et robuste. *Normandie*, nous te confions à la mer et à sa fortune.

Annexe 7 : Conférence de présentation du *Normandie* par Jean Marie à la Sorbonne (1935)

Sont ici présentés les textes des trois conférences données par Jean Marie, ingénieur en chef du génie maritime, administrateur de la Compagnie générale transatlantique, devenu son président de 1939 à 1940 puis à nouveau de 1944 à 1961, à la Sorbonne, les 12, 19 et 25 mars 1935. Elles ont ensuite été publiées sous forme de livret sous le titre *La naissance du géant des mers « Normandie »*, conservé en nombreux exemplaires dans les archives French Lines, notamment en 1999 004 0922.

Première conférence : Sa conception

Au chapitre premier du *Pantagruel*, Messire François Rabelais expose à ses amis lecteurs que « ce ne sera chose inutile, ni oisive, vu que nous sommes de séjour, vous ramentevoir la première source et origine d'ond nous est né le bon Pantagruel ». Avant d'énumérer les hauts faits de son héros, il en décrit la famille, il fait le récit de sa naissance, « car je voi, dit-il, que tous bons historiographes ont ainsi traicté leurs chroniques, non seulement les Arabes barbares, les Latins ethniques et les Grégeois gentils, qui furent buveurs éternels, mais aussi les auteurs de la Sainte Escripiture ».

Ayant à vous entretenir aujourd'hui d'un nouveau géant, je n'aurai garde de faire fi d'un tel exemple, et cela d'autant plus que j'aurai, chemin faisant, à redresser certaines informations inexactes, tant on a écrit et dit, à propos de *Normandie*, de ces à-peu-près que le joyeux curé de Meudon eût volontiers qualifiés, dans son vert langage, de « propos fols et ratiocinations ».

I. – Les dispositions contractuelles

Avant d'en arriver aux caractéristiques et aux dimensions du navire dont le sujet nous tient ici rassemblés, voyons d'abord pourquoi la Compagnie Générale Transatlantique se trouvait, aux environs immédiats de la mise en chantier de

Normandie, dans l'obligation de passer dans tous les cas commande d'un nouveau paquebot pour la ligne de New-York. Nous examinerons ensuite pourquoi ce navire devait être tel qu'il fût, tel qu'il est et vous savez que : « ce nouveau-né, Madame, est un petit Hercule ».

La convention du 20 novembre 1929 passée entre l'État et la Compagnie Générale Transatlantique et l'avenant du 23 juin à cette convention, complété et modifié par des accords ultérieurs, prévoyaient essentiellement :

1° L'obligation par la Compagnie de mettre en service un grand navire (remplaçant *La Savoie*) au plus tard pendant l'été de 1932 ;

2° La nécessité de tenir compte dans les caractéristiques de ce navire des conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence et des progrès dont la mise à profit paraît nécessaire ;

3° la possibilité, en tenant compte de la mise en service de ce paquebot et suivant les circonstances économiques, d'apporter au contrat en ce qui concerne :

- l'époque de la mise en service du navire
- le chiffre de la subvention

Ces textes obligeaient donc la Compagnie :

a) à se préoccuper de la mise en chantier du navire trois ans environ avant la date obligatoire de sa mise en service, c'est à dire en 1929 époque à laquelle le trafic des passagers sur l'Atlantique Nord était en constante augmentation ;

b) à tenir compte pour établir les caractéristiques de ce navire, de l'état de la concurrence et du progrès de la technique navale, c'est-à-dire, entre autres, de la construction des paquebots *Bremen* et *Europa*, qui devaient être mis en ligne le premier en 1929, le deuxième en 1930, et du projet de mise en service du nouveau Cunarder, dénommé depuis lors *Queen Mary*.

Telles sont, en dehors de toutes considérations commerciales et d'exploitation, les clauses contractuelles qui réglaient la construction du nouveau paquebot.

Au cours de l'année 1929, cette question donna lieu à un important échange de correspondance entre la Compagnie Générale Transatlantique et le Ministère de la Marine Marchande.

Cette correspondance révèle qu'au moment de prendre la décision de commander une nouvelle unité, la Compagnie Générale Transatlantique, préoccupée

des charges ultérieures résultant de son exploitation, demanda, en s'appuyant sur les termes de l'article 7 de sa convention du 20 novembre 1912, qu'un délai de deux ans lui fût accordé pour la mise en service du navire et que le régime de la subvention fût modifié. De son côté, le Ministère, soucieux de faire respecter les dispositions contractuelles de la convention et du cahier des charges, insista à plusieurs reprises pour que la commande du navire fût passée dans le plus bref délai. Il consentit finalement à la signature d'un avenant à la convention prévoyant notamment une augmentation de la subvention, mais se refusa formellement à accepter la subordination de la mise en chantier du navire à la ratification de cet avenant par le Parlement.

II. – Choix du type de navire

La Compagnie Générale Transatlantique, ainsi contrainte d'exécuter les dispositions de sa convention, entreprit l'étude de la nouvelle unité et son choix fut dicté par trois sortes de considérations, à savoir la situation des flottes concurrentes, des raisons d'ordre technique et enfin des arguments d'ordre commercial.

a) Situation des flottes concurrentes en 1930

Il convient de rappeler tout d'abord que, depuis la mise en service de l'*Île-de-France*, par la Compagnie Générale Transatlantique au milieu de l'année 1927, les Compagnies de navigation allemandes avaient fait construire deux navires à 27/28 nœuds, *Bremen* et *Europa*, d'un tonnage unitaire voisin de 50.000 tonnes, que les Italiens avaient mis en construction deux navires de même grandeur, *Rex* et *Conte-di-Savoia*, et que la Grande-Bretagne avait mis en chantier un paquebot de 75.000 tonnes, le futur *Queen Mary*, devant filer à plus de 30 nœuds.

La Compagnie Générale Transatlantique se trouvait ainsi obligée, pour soutenir la concurrence qui lui était faite sur la ligne de New-York, d'envisager la construction d'un paquebot dont la vitesse fut nettement supérieure à celle de 23 nœuds réalisée par son navire le plus rapide, l'*Île-de-France* : ce dernier, possédant une vitesse sensiblement égale à celle des paquebots étrangers en service lors de son entrée en

ligne, effectuait régulièrement la traversée du Havre à New-York, et vice-versa, en arrivant à destination le sixième jour après son départ, dans toutes les circonstances de temps et de marée.

Pour marquer un progrès réel par rapport à cet horaire, progrès nécessité par les constructions nouvelles rappelées ci-dessus, on ne pouvait se contenter d'une légère amélioration de la vitesse qui n'aurait eu pour effet que d'amener le navire en vue du port dans la nuit précédant le sixième jour : cette solution n'eut présenté aucun avantage notable pour les passagers qui auraient dû attendre le lendemain pour débarquer, ni aucune économie de temps pour l'exploitation du navire.

On se trouvait ainsi placé devant un dilemme [sic] : ou s'en tenir à la vitesse de l'*Île-de-France*, ce qui eut mis le nouveau paquebot en état d'infériorité vis-à-vis de ses nouveaux concurrents, ou accroître la vitesse moyenne jusqu'à 28 nœuds environ de manière à gagner une vingtaine d'heures sur la traversée.

b) Raisons d'ordre technique

C'est essentiellement la nécessité d'atteindre une telle vitesse qui a conduit la Compagnie Générale Transatlantique à adopter les dimensions actuelles de *Normandie*. En effet, la construction d'un navire ne constituant qu'un léger agrandissement de l'*Île-de-France* aurait présenté au point de vue technique les plus sérieux inconvénients suivants.

Tout d'abord, la réalisation d'un tel projet n'aurait pas permis d'obtenir une réserve de vitesse assez considérable pour assurer l'exploitation du navire dans des conditions de sécurité absolue et avec un nombre de chaudières suffisant pour que celles-ci puissent être, à tour de rôle, nettoyées et inspectées sans qu'il fut nécessaire, pour cela, d'arrêter le paquebot.

De plus, l'obligation où l'on se croyait placé de construire une coque relativement petite, mais assez résistante et légère pour que tous les appareils puissent y être logés, aurait conduit le constructeur à recourir à des matériaux extrêmement coûteux qui eussent accru, dans d'importantes proportions, le prix de revient à la tonne de la nouvelle unité, et l'économie totale eût été ainsi très inférieure à celle que l'on pouvait normalement escompter de cette disposition.

Enfin, un navire à 28 nœuds, légèrement agrandi par rapport à l'Île-de-France, aurait présenté une capacité en passagers insuffisante pour les époques de pointe où les paquebots de l'Atlantique Nord sont pleins et n'aurait sans doute pas pu soutenir régulièrement pendant toute l'année, quel que soit l'état de la mer, la cadence d'une traversée par semaine : or, nous avons déjà indiqué que, pour le service en cinq jours, l'adoption d'une vitesse commerciale de 28 nœuds constituait une nécessité primordiale.

Il est d'ailleurs particulièrement significatif de constater que le navire anglais *Queen Mary*, mis en chantier avant *Normandie*, possède, sans qu'aucun contact ait été établi entre les ingénieurs français et anglais chargés de la construction de ces deux unités, des dimensions très voisines de celles qui ont été finalement adoptées pour *Normandie*.

Aussi bien, le Président de la Compagnie Cunard, dans une lettre adressée par lui à ses actionnaires, le 24 septembre 1930, a-t-il exposé en ces termes les raisons qui l'ont conduit à adopter pour son navire la vitesse précitée :

De ce que l'on appelle le « Ruban bleu » de l'Atlantique, la Compagnie Cunard ne se soucie aujourd'hui qu'indirectement ; si elle peut l'obtenir, ce sera pour elle un élément de réclame intéressant, mais ce résultat n'est que secondaire en regard d'un fait beaucoup plus important. Pour la première fois dans l'histoire de l'architecture navale, il est possible de réaliser pratiquement un service hebdomadaire entre Southampton et New-York, via Cherbourg, avec deux paquebots susceptibles de payer. Jusque-là, un tel service exigeait trois paquebots.

Nous trouvons là nettement précisée la conception d'où sont sortis les nouveaux paquebots rapides de l'Atlantique-Nord et qui a conduit la Cunard à commander pour son compte le *Queen Mary* de plus de 300 mètres et même d'envisager ultérieurement la construction d'une deuxième unité similaire.

Toutes ces raisons établissent jusqu'à l'évidence que, devant une telle concurrence et mise en présence des mêmes nécessités économiques, la Compagnie Générale Transatlantique ne pouvait retenir l'idée de construire un second *Île-de-France* dont les dimensions, mêmes légèrement augmentées, n'auraient pas dépassés les dimensions des navires du type *Imperator*. Un tel navire n'eût été qu'une réplique

d'un type déjà vieux d'une vingtaine d'années ; il eût été immédiatement surclassé par les constructions étrangères en projet ou en cours d'exécution.

c) Arguments d'ordre général et commercial

La Compagnie Générale Transatlantique était conduite par d'autres raisons encore à construire un navire de grandes dimensions, capable de frapper l'opinion européenne et américaine.

La nature de ses services s'était, en effet, depuis la guerre, modifiée au point de donner à son trafic passagers sur la ligne Le Havre-New-York de beaucoup la première place dans ses ressources et dans son activité générale. La Compagnie Générale Transatlantique avait accompli à cet égard, entre 1913 et 1929, année de la commande de Normandie, des progrès très marquants qui l'avaient amenée à l'un des premiers rangs des Compagnies de navigation maritime qui desservent l'Atlantique-Nord. Elle avait dû ces progrès à la mise en service, après 1919, de grands navires comme le *Paris* et l'*Île-de-France* : elle ne pouvait espérer en conserver le fruit qu'en continuant de construire des unités rapides de grande classe et de gros tonnage.

En ce qui concerne, par exemple, les voyageurs de 1ère classe, nous voyons qu'en 1913, la Compagnie Générale Transatlantique arrivait seulement au chiffre de 5.500 passagers après un lot de tête qui comprenait la White Star, la Cunard, le « Norddeutscher Lloyd », chacune d'elles transportant de 11.500 à 14.000 passagers. En 1929, au contraire, nous trouvons sensiblement à égalité la Cunard, la Compagnie Générale Transatlantique et le « Norddeutscher Lloyd ». Celui-ci vient au premier rang, grâce au *Bremen* et à l'*Europa*, qu'il a récemment mis en service, mais la Compagnie Générale Transatlantique et la Cunard se tiennent à 50 passagers près. En l'espace de huit années de 1922 à 1929 inclus, la Compagnie Générale Transatlantique avait ainsi doublé le nombre de ses passagers de 1ère classe et peu sen fallait qu'elle ne fût passée, pour ce trafic, en tête de toutes les Compagnies de navigation étrangères, ses concurrentes.

Par contre, à côté d'elle, les Compagnies qui n'avaient pas renouvelé à temps leur matériel n'avaient cessé de décliner pendant le cours de la période considérée.

Signalons en outre qu'aux États-Unis, la Compagnie Générale Transatlantique avait, depuis la guerre, pris figure d'ambassadrice officielle de notre pays, rôle qu'on ne lui connaissait pas en 1913. C'est grâce au nouveau prestige acquis par la France en Amérique que la « French Line » avait pu attirer sur ses navires cette nombreuse et brillante clientèle dont il vient d'être parlé. Mais cela lui conférait des obligations nouvelles. Elle se devait, cette Compagnie de navigation en qui l'Amérique voyait maintenant l'image d'une grande nation, de mettre en ligne répondant, par ses dimensions et sa qualité, au renom du pays dont elle faisait flotter le pavillon et dont elle était en quelque sorte l'emblème.

Par ailleurs, un tel navire, rapide et d'un tonnage élevé, devait permettre à la Compagnie Générale Transatlantique de profiter, grâce à une cadence de rotation assez poussée, de l'important mouvement de passagers qui s'était dessiné depuis 1926 ; il répondait, en outre, au désir d'attirer une clientèle de luxe particulièrement exigeante en lui offrant des avantages de confort et de sécurité par rapport aux navires concurrents.

Cette solution, au surplus, se recommandait, à l'époque de la commande du nouveau paquebot, par l'autre argument invoqué le 24 septembre 1930 par le Président de la Compagnie Cunard. Un navire capable de réaliser régulièrement la vitesse de 28 nœuds exigeait sans doute des dimensions telles que les dépenses de construction en étaient très élevées ; mais il était à même, par contre, d'effectuer un voyage complet toutes les deux semaines, de telle sorte qu'il devenait possible d'assurer avec continuité un service hebdomadaire entre Le Havre et New-York avec deux navires du type prévu cependant qu'une telle cadence ne pouvait être obtenue qu'avec trois paquebots des types en service.

On ne saurait contester que, par suite de la crise sans précédent qui s'était abattue sur le monde depuis quelques années, les raisons d'ordre commercial qui avaient motivé la construction de *Normandie* n'aient perdu de leur force. Mais, d'une part on peut raisonnablement penser que la situation économique ne demeurera pas, durant les vingt années d'exploitation du navire, ce qu'elle est actuellement et il paraît difficile d'admettre que le nombre des passagers et, plus spécialement, des passagers de 1^{ère} classe se maintienne pendant longtemps à un chiffre aussi réduit que celui qui est présentement enregistré. Et encore une fois je

rappelle que j'expose ici les raisons qui ont motivé les décisions prises en 1929, alors que nul ne pouvait prévoir l'exceptionnelle acuité de la crise économique mondiale.

C'est en s'appuyant sur ces considérations diverses que la Compagnie Générale Transatlantique décida finalement d'adopter comme type de nouveau navire celui qui a été réalisé avec *Normandie* et que les Anglais, de leur côté, avaient jugé le plus adéquat à leurs besoins puisqu'ils avaient déjà mis en chantier le *Queen Mary*, de dimensions équivalentes.

III. – Caractéristiques principales de « *Normandie* »

Après un certain temps de discussions d'ordres technique et financier, la Compagnie Générale Transatlantique passait le 29 octobre 1930, le contrat de construction du navire avec la Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët).

La spécification annexée au contrat précise les caractéristiques principales de coque ci-après :

Longueur hors tout.....	313 m. 75
Largeur au fort hors membres.....	35 m. 90
Largeur au pont-promenade en encorbellement.....	36 m. 40
Creux sur quille au livet du pont-promenade.....	28 m.
Hauteur, du dessous de la quille au plafond de la timonerie.....	39 m.
Tirant d'eau moyen en charge.....	11 m. 16
Jauge brute approximative.....	79.000 tx

La coque doit être divisée dans sa longueur par onze cloisons étanches transversales, et, longitudinalement, par des cloisons longitudinales placées en abord formant double coque et régissant sur toute la longueur occupée par l'appareil moteur et évaporatoire. Dans le sens de la hauteur, le navire possède onze ponts, dont cinq s'étendent sans interruption de l'extrême arrière à l'extrême avant.

Le water-ballast régissant sur toute la longueur du navire est fractionné en quarante compartiments étanches (dix-huit pour l'eau douce, quatre pour l'eau salée et dix-huit pour le combustible).

La double coque latérale est subdivisée en cinquante-quatre compartiments étanches (trente pour le combustible, vingt-deux pour l'eau douce et deux vides).

À l'arrière, sont installées quatre grandes citernes à eau potable.

La coque métallique, dont le poids est d'environ trente mille tonnes, comprend des pièces de poids et de dimensions particulièrement considérables. Le poids total de l'étambot est voisin de cent tonnes ; il est constitué de deux tronçons, dont l'un atteint soixante-quatorze tonnes. Les quatre supports d'arbres pèsent individuellement de 40 à 50 tonnes ; le poids du gouvernail et de sa mèche dépasse cent trente-cinq tonnes.

Quant aux caractéristiques de l'appareil moteur, nous les examinerons dans un prochain entretien, ainsi que toutes les dispositions particulières qui marquent l'originalité de conception de *Normandie*.

IV. – Travaux nécessités par la construction de « *Normandie* »

Dès 1926, alors que s'achevait la construction de l'*Île-de-France*, une Commission s'était réunie au Sous-Secrétariat d'État des Ports, de la Marine Marchande et des Pêches pour étudier les dimensions à adopter pour les ports en fonction des longueurs toujours croissantes des grandes unités de transport. Le rapport de cette Commission avait conclu que le port du Havre, destiné à recevoir les unités de la ligne de New-York, devait être outillé pour recevoir un navire de 305 mètres de longueur et de 36 mètres de largeur et que le port de Saint-Nazaire principal port de construction français, devait être également aménagé pour la construction de telles unités.

a) À Saint-Nazaire

Les chantiers et le port de Saint-Nazaire devaient donc être mis à même de construire le paquebot géant, de le lancer, de le recevoir pour achèvement dans les bassins, puis, pour l'avenir, de le caréner et, le cas échéant, de le réparer en cale sèche.

Le Chantier de Penhoët, le premier intéressé dans l'ordre chronologique par ces diverses opérations, avait à construire une cale susceptible de lui servir de berceau. Il avait tout d'abord, à vrai dire, envisagé la transformation par allongement d'une cale

existante, qui avait été prévue pour un navire de 260 mètres de long et de 32 m. de large. Mais lorsqu'il fut certain que la longueur de la nouvelle unité dépasserait 300 mètres, il abandonna son idée première et entreprit sans plus attendre les études d'une cale spéciale, dont les travaux furent commencés en février 1929.

Le Service Maritime des Ponts et Chaussées, de son côté, se chargea de mener à bien, le moment venu, les dragages en Loire nécessaires au lancement et au remorquage du navire.

Il ne suffisait pas en effet d'assurer le lancement du paquebot : celui-ci, une fois lancé dans l'estuaire, devait pouvoir être remorqué ans les bassins pour y être achevé ; c'est seulement dans le port qu'il trouvait des quais d'armement susceptibles d'échapper aux sujétions de la marée et aux tempêtes. Or, le seul passage utilisable de la Loire aux bassins était en 1928 l'écluse à sas de l'entrée Sud, qui datait e 1907, et qui mesurait 211 mètres de longueur utile et 30 mètres de largeur.

D'autre part, se faisait sentir dans le même port la nécessité d'une forme de radoub nouvelle, la plus grande cale sèche de Saint-Nazaire n'ayant à la même date que 232 mètres.

On avait d'abord songé, puis renoncé à élargir à 40 m. le sas de l'entrée existante. En 1927, on se résolut à construire une grande entrée nouvelle de 350 m. x 59 m., pouvant service éventuellement de forme de radoub, d'où son nom de « forme-entrée ».

La loi autorisant les travaux fut votée le 30 mars 1928 et la commande passée le 16 décembre de la même année. L'ouvrage fut achevé en juillet 1933. Dès octobre 1932, il put donner passage à Normandie, le jour même de son lancement. Par ses dimensions, il est l'un des plus importants d'Europe et du monde.

En voici les caractéristiques principales :

Longueur totale.....	600 m.
Longueur utile ente portes.....	350 m.
Largeur.....	50 m.
Hauteur d'eau sur les seuils :	
aux pleines mers de mortes eaux.....	12 m.
aux pleines mers de vives eaux d'équinoxe.....	13 m. 50 à 14 m.

148.000 m² de béton ont été employés à la construction de la forme. Ses travaux ont nécessité l'extraction de 390.000 m² de déblais meubles et 222.000 m² de déblais rocheux, grâce auxquels un terre-plein de 7 hectares a pu être gagné sur la Loire.

La forme a été raccordée aux terrains avoisinants et notamment sa tête amont au bassin de Penhoët. Un mur du quai a été construit à cette fin sur l'emplacement de l'ancienne cale aux bois. Le bloc de raccordement, à lui seul, a nécessité le coulage de 6.000 tonnes de béton.

Cela dit pour la forme-entrée, j'ajoute seulement qu'au droit du quai d'armement de *Normandie*, une souille de 450 mètres de long sur 50 mètres de large a été creusée pour permettre l'achèvement du paquebot : 48.000 m² de roche ont été désagrégés à la pilonneuse et 250.000 m² dragués.

Enfin, pour assurer la sortie du navire après achèvement dans les bassins, le Service Maritime des Ponts et Chaussées décida par la suite d'améliorer le chenal d'accès au port dragage de plus de 3 millions de mètres cubes de sable vasard.

Le coût de ces différents travaux fut d'environ 120 millions de francs pour la forme proprement dite, auxquels s'ajoutent les 14 millions de francs du quai de raccordement et de nombreuses dépenses complémentaires pour dragages, pilonnages, construction du bâtiment de la station de pompage, des bâtiments des divers treuils, pour fourniture des pompes, etc....

b) Au Havre

Au Havre, les mêmes problèmes se posaient qu'à Saint-Nazaire : le navire, sortant d'un port, entrait dans l'autre, dont il devait faire sa base habituelle. Le premier l'avait vu naître, le second allait le voir exercer couramment son activité commerciale.

Au Havre, de nombreux aménagements devenaient nécessaires. Voici quels étaient les principaux :

1° Le chenal d'accès du port était trop peu profond pour permettre sans danger le passage du navire. Il fallait le creuser au moins jusqu'à la cote -10. L'avant-port et le bassin de marée, dans lesquels *Normandie* était également appelé à évoluer, devaient

être dragués dans les mêmes conditions que la passe. Tous ces travaux sont actuellement terminés.

2° L'entrée du port était trop étroite pour permettre à *Normandie* d'y accéder facilement. La digue sud de l'avant-port devait donc être déplacée, en l'espèce reportée suffisamment vers le sud pour que la largeur utile de la passe fût portée de 175 mètres à 300 mètres environ. Dès 1931, la démolition – depuis longtemps décidée – de l'ancienne digue sud était entreprise et la nouvelle digue destinée à la remplacer était commencée en même temps, au moyen d'un matériel très puissant spécialement construit. À la fin de 1931, l'infrastructure en enrochements de la nouvelle digue était en grande partie posée. Son caisson musoir – le plus grand qui ait jamais été mis à flot – était immergé en bonne place dès juin 1931. La démolition de l'ancien musoir, dont les fondations étaient à la cote –12,60, constituait l'élément le plus difficile de la tâche incombant aux ingénieurs du port : la destruction de ses maçonneries sous-marines, en particulier, devait être conduite à l'air comprimé à l'abri de deux caissons en béton armé. Commencée en 1931 également, elle n'a été achevée qu'en fin 1934. Tout ce groupe de travaux est aujourd'hui à peu près terminé. Le nouveau phare sud de l'entrée du port a été mis en place dans le courant de novembre 1934. Le feu a été rétabli le 10 décembre. La nouvelle digue sud est seulement aux trois quarts achevée, mais la navigation transatlantique dispose dès maintenant, et depuis plusieurs mois, de la nouvelle largeur de l'entrée.

3° La longueur de quais dont disposait la Compagnie Générale Transatlantique dans le bassin de marée devenait insuffisante à partir de l'entrée en service du *Normandie*. Dès 1930 et 1931, un quai sur voûtes de 500 m. de long fut construit dans le prolongement est du quai Joannès-Couvert, qui par ailleurs se trouvait raccordé au quai oblique de la Compagnie Industrielle Maritime. L'ensemble de ces travaux a eu pour résultat de porter à 1.200 mètres environs la longueur totale d'accostage du quai Joannès-Couvert, le rendant ainsi capable de recevoir en même temps quatre des plus grandes unités transatlantiques existantes.

4° Enfin sur le quai de 500 m. a été édifiée par la Compagnie Générale Transatlantique une grande gare maritime à un étage, ce dernier étant réservé au débarquement des passagers des plus grands paquebots et particulièrement de *Normandie*. La gare est construite en béton armé. À la gare sont annexés, suivant une

formule nouvelle et heureuse, les ateliers de réparations et les installations nécessaires pour l'armement des navires. Par-là, les déplacements inutiles se trouvent réduits au strict minimum, pour ne pas dire entièrement supprimés.

Ultérieurement seront sans doute entrepris d'autres travaux d'utilité générale et de grande envergure, tels que l'endiguement de la rade, qui font partie de la politique portuaire de ces dernières années. On prévoit, en effet, que l'élargissement de la passe aura pour conséquence d'accroître l'agitation de l'eau dans l'avant-port et le bassin de marée. Cette agitation cessera lorsque la rade se trouvera elle-même couverte par une digue. En même temps, deviendra possible la constitution devant le port d'une aire d'amerrissage pour hydravions, dont le manque se fait déjà cruellement sentir au Havre. Les avant-projets établis par les ingénieurs portent sur deux môles courbes ayant respectivement 700 et 1.250 mètres de longueur et partant des bords sud et nord du chenal d'accès au port.

c) À New-York

Depuis longtemps, la Compagnie Générale Transatlantique disposait à New-York, dans l'Hudson, du pier 57 pour l'accostage de ses navires. Mais la construction des nouvelles unités de gros tonnage a conduit la municipalité de New-York à entreprendre pour les diverses Compagnies la construction de piers situés plus au nord que les piers actuels.

Actuellement, s'édifie sur le nouveau pier réservé à la Compagnie Générale Transatlantique une gare à deux étages ; elle sera prête pour recevoir *Normandie* à son premier voyage. Cette gare maritime sera dotée des installations les plus modernes pour le débarquement et l'embarquement des passagers et du fret et comportera les bureaux nécessaires à l'exécution des divers services : direction, manutention, douane, réception et livraison des marchandises.

V. – Exécution de la coque et lancement

Sur la nouvelle cale, le premier rivet de *Normandie* fut posé le 26 janvier 1931. À partir de ce moment s'exécutèrent, conformément aux dispositions de contrat, les

diverses étapes de la construction : tracé des formes, études de résistance des matériaux, passation des sous-commandes de matières, façonnage et assemblage des tôles et profilés, montage sur cale.

Donnons quelques indications techniques sur des particularités de construction de la coque.

Dans un but d'allégement et pour obtenir la même solidité avec des épaisseurs et des poids inférieurs, il a été fait usage de l'acier à haute résistance (6.400 tonnes environ) dans toutes les parties du navire qui jouent un rôle efficace dans la résistance à la flexion longitudinale, c'est-à-dire le bordé extérieur et les ponts supérieurs.

De plus, la soudure électrique a été beaucoup plus largement employée que dans les constructions antérieures ; on a cependant estimé à 11 millions environ le nombre de rivets utilisés pour la construction de la coque.

Les formes du navire ont été déterminées après de très nombreux essais de modèles effectués au bassin des Carènes dans des conditions d'enfoncement différentes. C'est ainsi que l'on a adopté à la suite de ces épreuves la forme bulbaire à l'avant comme sur certains paquebots étrangers. Grâce à la grande hauteur du bâtiment à l'avant, aux formes de la muraille au-dessus de la flottaison dans la partie où se produit en marche le choc des lames, on a pu réduire les risques d'envahissement du pont supérieur par les paquets de mer en cas de gros temps. D'ailleurs, le pont lui-même est dégagé de tous es appareils ou manches à air susceptibles d'être démolis par la mer et est disposé de manière à permettre une évacuation rapide de l'eau embarquée.

Toutes ces heureuses dispositions sont destinées à réduire la résistance du navire à la marche, à faciliter sa pénétration dans la houle et à diminuer le nombre de traversées où la marche doit être ralentie pour éviter des avaries de coque.

*

**

Le montage sur cale dura 21 mois et lorsque le bordé de coque fut terminé, on prépara la mise à l'eau du navire.

Le lancement eut lieu à Saint-Nazaire le 29 octobre 1932 : il devait durer quelques minutes à peine, mais avait nécessité des calculs longs et difficiles, dont je voudrais essayer, en quelques mots, de vous donner une idée. Il constituait une expérience du plus haut intérêt technique, puisqu'en aucun temps et dans aucun pays, on n'avait procédé au lancement d'une unité comparable à celle-là.

Le poids total à lancer était de 28.100 tonnes, soit le double environ des poids atteints au lancement pour les coques de *l'Île-de-France* et de *l'Atlantique*.

Le suiffage préalable de la cale avait été réalisé comme suit : depuis le point théorique de rotation sur le brion jusqu'au bas de la cale, on avait appliqué une couche de paraffine pure de 3 mm. environ, recouverte d'un mélange à 50 % de suif et de paraffine, ayant également 3 mm. d'épaisseur. Sur toute la longueur de la cale, et par-dessus les couches de paraffine de la partie inférieure – celle qui allait subir les plus fortes pressions – on avait appliqué une couche de 10 mm. environ d'un mélange fondu de 93% de suif et 7% de savon blanc. Ce mélange avait été recouvert à la main de suif pétri de 15 mm. environ d'épaisseur, sur lequel enfin on avait appliqué une légère couche de saindoux et d'huile oléonaphte.

1° Par 5 clés en chêne de 300 mm. d'équarrissage ;

2° Par 5 tins secs ou matelas de toile qui, pour la première fois, avaient été remplis, non de sable, mais de sel pur en accélérant la vitesse de dissociation ;

3° Par deux presses hydrauliques de verrouillage.

L'ordre des opérations était le suivant : abattage des clés, ouverture des tins à la fois par crevaison et par liquéfaction du sel au moyen d'une projection d'eau tiède ; enfin déblocage des presses.

Pour assurer le départ du navire en cas de frottement anormal, deux vérins, ou crics, d'une force individuelle de 100 tonnes, avaient été disposés de chaque bord devant l'extrémité avant des couettes vives, d'où une poussée éventuelle au départ de 400 tonnes.

Aucun obstacle n'existant devant la cale, en Loire, rien ne s'opposait à ce que le navire fût abandonné à lui-même après son lancement, le soin étant laissé aux remorqueurs de le saisir dès que possible. En fait, et pour permettre au navire de s'engager plus facilement par l'arrière dans la forme-entrée, il avait paru préférable de prévoir un dispositif d'arrêt rapide de sa masse après lancement. Dans ce but, il avait

été prévu qu'il traînerait sur le sol de la cale, au moyen de deux très longs câbles, deux paquets de chaînes, d'un poids individuel de 100 tonnes, eux-mêmes placés de chaque côté de la cale. Ces paquets étaient calculés pour permettre l'arrêt sur 300 mètres, leur entrée en action n'ayant lieu qu'après un parcours de 200 mètres, en flottaison libre.

Les opérations effectives de lancement eurent un complet succès. Elles firent ressortir néanmoins, pour les techniciens, des différences appréciables au regard des prévisions qui avaient été faites. C'est ainsi que malgré la rupture du câble d'attache d'un des paquets de chaînes de retenue, le navire s'arrêta en Loire plus vite qu'il n'avait été calculé. C'est ainsi encore que, la coque du navire ayant pris, après contact avec l'eau de l'arrière, un contre-arc assez important, la pression sur le brion se révéla sensiblement moins considérable qu'il n'avait été prévu. Après le lancement, la coque avait un arc de 75 mm. La diminution de pression fut de l'ordre de 1.500 tonnes, soit environ 5% du poids au lancement.

On eût enfin la surprise de constater, après le lancement, que tous les rabans supportant la région extrême-arrière du berceau – celle qui avait pris contact la première avec l'eau – s'étaient rompus et que le navire avait abandonné la partie arrière de son ber dans la souille de lancement, dans une région où l'on peut affirmer que le berceau n'avait rencontré aucun obstacle. La souille était, en effet, prolongée parallèlement à la cale, à un niveau de 1 mètre en dessous des chemins de glissement, sur 50 mètres environ au-delà du point où la partie arrière du ber a été retrouvée : le tout avait été dragué la veille du lancement. D'après M. Conard, sous-directeur des Chantiers de Penhoët, ce phénomène s'expliquerait de la manière suivante. Une certaine couche de vase molle s'était déposée, au cours des journées qui avaient précédé le lancement, sur la partie basse de la cale, à l'extrême arrière de celle-ci. Cette vase provoqua de la part du ber un effort de succion tel qu'il se trouva rapidement arraché par rupture des rabans, bien que ceux-ci eussent été largement calculés pour supporter le poids du ber, abstraction faite de sa flottabilité. On estime que l'effort de décollage s'est trouvé égal au moment critique à 48 tonnes par mètres courant de longueur du ber et, par coulisse simple. Les rabans arrière étant écartés d'environ 5 mètres, chacun d'eux aurait dû, pour effectuer le décollage des plateaux, être capable de résister à un effort de 240 tonnes. Leur rupture dans de pareilles

conditions était inévitable, étant donné qu'ils étaient constitués par des câbles d'acier de 74 mm. de diamètre, présentant une charge de rupture d'environ 30 tonnes.

L'incident, curieux en lui-même par le problème qu'il pose, n'eût d'ailleurs d'autre conséquence que la détérioration ou la perte de quelque pièce de bois.

*

**

La cérémonie de lancement eut lieu en présence du Président de la République et de Mme Albert Lebrun, qui avait accepté d'être la marraine du paquebot : elle constitua un événement national, écouté à la radio par la France entière et auquel, amenés par les trains spéciaux, assistèrent plus de 100.000 personnes.

Citons, pour terminer, quelques extraits des discours qui furent prononcés au banquet par MM. Fould, Président des Chantiers et Ateliers de Penhoët, et Ollivier, Président de la Compagnie Générale Transatlantique. Ils vous rendront sensible, ou vous rappelleront, mieux que toutes les évocations a posteriori, les sentiments de ceux qui allaient assister à la mise à l'eau du plus grand navire du monde, sentiments des invités, ainsi que de l'immense foule qui, aux dehors de la salle, attendait déjà sous le ciel gris d'automne, la minute émouvante du lancement.

Tout à l'heure, dit M. Fould, la très aimable marraine tranchera le dernier lien qui unit encore *Normandie* à la terre et je suis sûr que vous partagerez notre sentiment à la pensée que l'industrie française est la première dans le monde à lancer un navire de cette importance. Vous vous représentez notre angoisse au moment où nous mettrons en mouvement une masse dont le poids atteint près de quatre fois et demie le poids de la Tour Eiffel.

Quand le navire flottera, quatre remorqueurs le prendront et l'amèneront dans la nouvelle dorme-entrée... Quand il sera amarré, dès la semaine prochaine, le travail continuera dans les ateliers et reprendra à bord : les chaudières, les machines, les auxiliaires seront embarqués et vous vous rendrez compte de ce que représente ce travail quand je vous aurai dit que, terminé, le navire aura un poids de l'ordre de 70.000 tonnes, soit environ 10 fois le poids de la Tour Eiffel, que par exemple, les tubes des chaudières principales et auxiliaires des condensateurs et réchauffeur

représentent une longueur totale de 623 kilomètres, que l'on emploiera sur ce navire plus de 15.000 kilomètres de fils électriques.

Après la juste exaltation du succès technique que constituait la réalisation de Normandie, M. le Gouverneur Général Olivier, Président de la Compagnie Générale Transatlantique, ajouta à son tour :

L'œuvre que les ingénieurs, contre-maîtres et ouvriers ont accomplie pour doter notre Marine Marchande d'un incomparable chef d'œuvre, cette œuvre qu'ils ont exécutée pour le compte de la Compagnie Générale Transatlantique, déborde le cadre des intérêts privés pour devenir une œuvre nationale.

Vous savez que sur cette œuvre les critiques n'ont pas fait défaut et le marasme à la fois économique et financier qui sévit en France, comme il sévit partout, n'est pas fait pour les atténuer. On a taxé notre Compagnie d'imprudence et de hardiesse excessive...

Chaque fois que je me trouve en présence de censeurs inflexibles et de critiques impitoyables, je songe à cette définition d'un de nos meilleurs économistes européens : « L'armement est l'art de spéculer sur les profits du risque surmonté. »

Nous avons entendu récemment, à Glasgow, lors du lancement du *Queen Mary*, des paroles analogues.

La construction de *Normandie*, exécutée en plein accord avec les Pouvoirs publics, s'appuie, comme nous l'avons rappelé, sur des considérations solides, à la fois techniques, commerciales et financières.

La réalisation de tels paquebots est l'aboutissement normal d'une évolution de la construction navale, évolution qui a été amorcée par l'armement étranger et, pour reprendre une formule du Gouverneur Général Olivier, « c'est une œuvre hardie peut-être, mais positive et réfléchie ; ce n'est pas une conception de mégalomanes ».

Deuxième conférence : Ses qualités propres

À l'instar de Rabelais qui, après avoir doctement exposé les origines de Pantagruel et les circonstances étranges de sa nativité, se plaît à énumérer les mérites et nobles faits du géant en son jeune âge, je voudrais aujourd'hui vous entretenir des qualités propres de Normandie, de ses heureuses dispositions particulières, de ce qui fait que notre géant est différent des autres géants de la mer actuellement en service.

I. – Rappel de quelques caractéristiques

Parlons d'abord de ses caractéristiques peu communes. La presse a publié à maintes reprises des comparaisons que je rapporte ici, car elles sont amusantes et suggestives. La longueur du navire (313 mètres) est égale à la hauteur de la Tour Eiffel, plus celle d'un immeuble de quatre étages. Placé dans la rue Royale, le navire aurait son arrière à la Madeleine et son avant vers l'Obélisque de la place de la Concorde. Il ne pourrait pas tenir dans l'avenue de l'Opéra qui n'a que 30 m. 80 de largeur, soit 6 mètres de moins que *Normandie*. La largeur du paquebot est égale à la longueur de la Sainte Chapelle. Son poids au moment du lancement était de l'ordre de quatre fois celui de la Tour Eiffel et à la livraison équivaldra à celui de sept Tour Eiffel. Le paquebot aura deux fois et demie la longueur du vaisseau de Notre-Dame de Paris et, s'il pontait son étrave vers le ciel, il en aurait quatre fois et demie la hauteur des tours.

Des statisticiens fanatiques sont allés plus loin : ils n'ont pas hésité à déclarer que le paquebot à son achèvement surpasserait de trois fois et demi (sic) le déplacement de l'Arche de Noë. Pour les détails de moindre importance, indiquons encore quelques chiffres : le gouvernail atteindra la hauteur d'un immeuble de cinq étages ; la construction nécessitera onze millions de rivets, soit plus de quatre fois ce qui a été utilisé pour édifier la Tour Eiffel, etc., etc....

Bref, on voit qu'il s'agit d'un personnage d'importance qui surclasse nettement ses aînés, les autres grands paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique, *Île-de-France* (242 m.) et *Paris* (235 m.).

Rappelons aussi que le *Washington*, premier navire de la Compagnie mis en 1863 sur la ligne de New-York, n'avait que 108 mètres et que *La Normandie*, première

en nom à la Compagnie Générale Transatlantique et inaugurée en 1883, avait une longueur de 146 mètres, représentant à peu près la moitié de la longueur du paquebot actuel.

II. – Particularités de la coque

Les indications ci-dessus attestent l'importance des travaux exigés pour la construction de Normandie et présentent à cet égard de l'intérêt. Mais il nous paraît préférable d'insister sur les dispositions du navire qui le font différent de ses devanciers et émules et sur les innovations d'ordre technique auxquelles sa réalisation donne lieu.

Parlons d'abord de la coque et de ses accessoires.

a) Bulbe

On a décidé de recourir à l'adoption d'un bulbe à la partie basse de l'étrave pour améliorer l'utilisation de la coque. De essais comparatifs de modèles avec et sans bulbe effectués au bassin des Carènes, ont montré que dans le cas de Normandie, l'addition d'un bulbe était nettement favorable.

b) Hauteur de l'avant et carapace

Le tracé de l'avant a été étudié de manière à reporter le plus haut possible au-dessus de la flottaison normale l'extrémité de l'étrave, ce qui a pour effet de reculer le moment où les lames peuvent atteindre le pont découvert et y causer éventuellement des avaries.

Ce pont se prolonge d'ailleurs par une carapace entièrement dégagée et au-dessous de laquelle ont été placés tous les appareils de mouillage, les cabestans, etc., qui se trouvent ainsi efficacement défendus contre la mer. La carapace se termine à l'arrière par un brise-lame qui protège la façade des roofs.

c) Formes arrondies des roofs à l'AV. et à l'AR.

À l'avant et à l'arrière, les roofs affectent une forme arrondie qui améliore l'aspect du navire tout en diminuant la résistance à la marche qu'exercent les superstructures.

Sur l'arrière, en particulier, les roofs sont échelonnés régulièrement et constituent des terrasses successives en gradins qui permettent aux passagers de diverses classes d'avoir une vue étendue sur le sillage du bâtiment et le secteur d'horizon arrière.

d) Cheminées doubles

Il a paru judicieux de dédoubler dans le sens transversal les cheminées du navire. Ce dédoublement, pour un bâtiment d'une telle largeur, donne une grande facilité dans l'exécution du tracé des conduits de fumée au départ des chaudières et permet de réduire l'inclinaison de ces conduits. Grâce à lui, on peut aussi réaliser une meilleure disposition architecturale des grands locaux de réunion. Enfin, comme les panneaux que referment les cheminées contiennent également les conduits de ventilation et autres collecteurs verticaux desservant tous les ponts du navire, il résulte du dédoublement en question une meilleure répartition des collecteurs dans le sens transversal et une réduction de poids des dérivations qui s'en détachent à chaque pont.

e) Absence de tous ventilateurs et manches à air apparents

Toute la partie supérieure du navire est constituée par des ponts découverts, entièrement dégagés de tous impédiments (ventilateurs, manches à air, etc....) Les ventilateurs sont rassemblés dans les locaux, situés à l'intérieur des superstructures et limités par des persiennes, qui prolongent les façades des roofs et assurent, pour la ventilation des emménagements, l'aspiration de l'air frais ainsi exempt d'embruns.

Quant aux ventilateurs refoulants, leur refoulement a été conduit dans les enveloppes des cheminées de façon à éviter que les mauvaises odeurs se répandent sur les ponts et incommodent les passagers.

f) Portes Lones pour embarquement d'autos

L'embarquement des vivres et des approvisionnements divers se fait à l'arrière par portes Lones et monte-charges desservant les cambuses, chambres frigorifiques et magasins divers.

À l'avant, deux portes Lones permettent d'embarquer les autos dans les cales par l'intermédiaire de monte-charges. Ces cales avant sont également desservies par deux grues et un panneau placé à l'avant des superstructures. La cheminée de ce panneau est, comme dans tous les navires précédents de la Compagnie Générale Transatlantique, aménagée pour recevoir des autos dans toute sa hauteur (voisine de 18 mètres).

g) Ancre centrale

Signalons enfin que l'ancre de rechange, au lieu d'être disposée sur le pont en vue de sa mise en place éventuelle au moyen d'une grue, est logée à poste fixe dans un écubier spécial relié à l'étrave : elle peut ainsi être immédiatement substituée à l'une quelconque des deux ancres de mouillage, au cas où l'une d'elles viendrait à être perdue.

Toutes ces innovations montrent avec quel soin, les constructeurs ont étudié les détails de la coque de ce navire en vue de favoriser ses conditions de marche et de manœuvre, d'embellir sa silhouette et d'accroître le confort de son aménagement.

III. – Choix de l'appareil moteur et évaporatoire

J'aborde maintenant les questions plus délicates, celles dans lesquelles les ingénieurs ont déployé les plus belles qualités de sûreté technique et de hardiesse réfléchie.

Nous avons indiqué dans notre première causerie que *Normandie*, pour soutenir la concurrence des unités rapides construites pour l'étranger, devait pouvoir effectuer la traversée de l'Atlantique Nord en cinq jours et posséder en conséquence une vitesse de service de 28 nœuds.

Cette vitesse déterminée il fallut envisager la manière dont elle serait réalisée.

Pour un navire de cette importance, il ne pouvait être question de moteurs Diesel en raison des puissances rentrant en jeu, du poids et de l'encombrement des appareils, et aussi du risque de trépidations importantes que l'on courrait, en réalisant la puissance nécessaire avec des appareils à mouvements alternatifs.

Les appareils moteurs devant donc être des turbines, il fallut d'abord fixer le type de l'appareil évaporatoire qui fournirait la vapeur destinée à l'alimentation de ces turbines. Cet appareil évaporatoire pouvait être constitué, soit par chaudières cylindriques, soit par des chaudières à tubes d'eau : les études entreprises démontrèrent que la première solution, par son poids et son encombrement, conduirait à donner au navire des dimensions excessives et absolument prohibitives ; on se trouvait donc amené à prévoir l'utilisation de chaudières à tubes d'eau qui avaient donné les meilleurs résultats sur certains navires (*Cap Arcona, Statendam, California, Champlain, etc...*).

Outre la possibilité que donne ce type de chaudières, de réaliser d'importantes économies de combustible, en élevant la pression de la vapeur, sa légèreté et son faible volume permettent, d'autre part de les établir de sorte qu'on dispose d'une proportion suffisante de échanges pour faire face aux indisponibilités qui pourraient résulter de la délicatesse des appareils et du temps réduit, réservé dans les ports, à l'entretien et aux réparations.

L'appareil évaporatoire se compose de 29 chaudières à tubes d'eau, produisant de la vapeur à une pression de 28 kgs et à une température de 350°.

Quant à l'appareil moteur, son choix a donné lieu à des études approfondies. Il ne fallait pas songer à utiliser, comme sur *France, Paris* et *Île-de-France*, des turbines directement attelées ; là encore des considérations de poids et d'encombrement conduisant à des impossibilités : on ne pouvait qu'accepter des turbines à grande vitesse entraînant les hélices par l'intermédiaire d'un organe de réduction. La réduction pouvait être opérée, soit par des engrenages, soit par l'intermédiaire de la

transmission électrique ; dans ce dernier cas, les turbines actionnent des alternateurs qui produisent le courant utilisé pour la marche des moteurs électriques directement attelés sur les arbres d'hélices ; les alternateurs et les moteurs sont, en outre, respectivement dimensionnés de manière à s'adapter, les premiers, à la grande vitesse de rotation des turbines, les seconds à la vitesse beaucoup plus faible à laquelle doit être limitée l'allure des hélices si l'on veut obtenir de ces organes un rendement satisfaisant. L'application de la propulsion électrique commençait d'ailleurs à se répandre en Amérique (*Californie*) et en Angleterre (*Vice Roy of India*).

Dans l'une et l'autre de ces deux solutions, les puissances que l'on était conduit à envisager constituaient une extrapolation par rapport à ce qui s'était fait jusque-là dans les flottes de commerce du monde entier.

Examinons les raisons qui ont fait pencher la Compagnie Générale Transatlantique et les Services Techniques de la Marine Marchande vers la propulsion électrique.

Au point de vue technique, l'établissement d'engrenages de la puissance nécessaire présente au moins autant de risques que l'établissement du matériel de transmission électrique ; par contre, sur les engrenages, cette dernière possède sans conteste l'avantage de supprimer le bruit, ainsi qu'une nouvelle cause de trépidations.

On sait qu'un inconvénient de la turbine à vapeur est qu'elle n'est pas réversible et qu'on doit avoir recours à un dispositif spécial pour la marche arrière. On emploie le plus souvent à cet effet, des turbines de puissance réduite, qui apportent une certaine lenteur dans les manœuvres de port et donnent naissance à des risques de collisions entre navires.

Au point de vue de la consommation de combustible, on ne doit pas escompter avec la transmission électrique une économie notable par rapport au système avec engrenages dans les traversées effectuées à vitesse normale ; mais la propulsion électrique permet de réaliser dans la marche au voisinage de la demi-puissance une consommation certainement inférieure à celle qui est obtenue avec l'autre système.

Le choix de la propulsion électrique ne fut d'ailleurs définitivement arrêté qu'après la mise en service de quelques grandes unités où la transmission avec engrenages avait fait l'objet de critiques et le projet établi par la Société Alsthom, à la demande de la Compagnie Générale Transatlantique et des Chantiers de Penhoët,

comporte toutes les innovations permises par les plus récentes études de transmission.

On avait initialement envisagé des installations turbo-électriques à courant alternatif et moteurs asynchrones ; par la suite, les moteurs synchrones parurent présenter d'autres avantages.

Ajoutons que l'absence de liaison mécanique entre les turbo-alternateurs et les moteurs d'hélices assure un meilleur aménagement intérieur du navire par la suppression des longues lignes d'arbres ; de plus, si le rendement de transmission est un peu inférieur à celui des liaisons mécaniques, ce système nouveau de propulsion permet de réduire le nombre d'étages de turbines, de réaliser une marche arrière à pleine puissance et de faciliter l'exécution des réparations par les moyens du bord.

L'appareil moteur de *Normandie* se compose de quatre moteurs développant chacun une puissance de 40.000 CV. La vitesse de rotation des rotors est de 243 tours à la minute et le refroidissement est assuré par des ventilateurs.

La centrale génératrice se compose de quatre turbo-alternateurs de 34.200 kws tournant à une vitesse de régime dix fois supérieurs à celle de moteurs d'hélices : le voltage du courant triphasé est de 6.000 volts environ.

Le réglage de la vitesse des moteurs se fait en agissant sur celle des turbo-alternateurs avec dispositifs de commande semi-automatiques. Le démarrage et le renversement de marche s'effectuent par le fonctionnement en asynchrone du moteur : à la périphérie des pôles du rotor sont placées à cet effet, des barres d'amortisseur. La durée de la période de démarrage et d'accrochage est de six secondes.

Les quatre turbines principales sont du type multicellulaire à action ; chaque turbine comporte dix-neuf étages avec seize détentes élémentaires. Un régulateur assure la régulation par commande électrique ou manuelle.

Le courant destiné aux services auxiliaires est fourni par six turbo-alternateurs de 2.200 kws chacun. Les turbines tournent à 5.300 tours-minute, les génératrices à 530 (rapport réducteur : 10) et le débit total atteint 60.000 ampères sous 220 volts.

La construction de ces machines est particulièrement soignée : elle comporte deux pôles de commutation et des enroulements compensateurs, un double collecteur, etc.

Il existe en outre cinq groupes d'excitation auxiliaire dont une de réserve ; ils comprennent chacun : une génératrice fournissant un courant de 800 ampères à un alternateur, une génératrice à excitation forcée donnant le courant à un moteur de propulsion et un moteur compound à courant continu alimenté sous 220 volts.

Le système de commande de la propulsion électrique a été établi en tenant compte des nombreux essais effectués antérieurement à bord d'unités de moindre tonnage.

La commande est automatique et doublée dans chacune de ses phases par une commande mécanique jouant un rôle de sécurité.

L'appareillage de chaque groupe comprend un inverseur de sens de marche, un contrôleur principal des circuits d'excitation et un levier de manœuvre.

Pour le réglage de la puissance, nous avons indiqué que l'on pouvait agir sur la vitesse des turbo-alternateurs ; mais si l'on veut utiliser le navire à allure réduite pendant la saison d'hiver où l'affluence des passagers est moins grande et où le mauvais temps ne permet pas, dans certains cas, d'employer toute la vitesse, l'emploi de la propulsion électrique, donne également la faculté de fonctionner en actionnant l'ensemble des quatre moteurs d'hélice par deux alternateurs seulement. On peut dans ces conditions, réaliser une vitesse légèrement supérieure à 23 nœuds sans que la consommation de combustible par mille soit supérieure, malgré les dimensions beaucoup plus grandes du navire, à celles d'*Île-de-France*.

On peut même, en utilisant dans ce cas des hélices de tracés légèrement différents, améliorer encore les conditions de fonctionnement à cette allure réduite.

Toute une série d'essais à la mer a été prescrite pour vérifier les puissances et les consommations obtenues dans les divers cas de couplage.

Tout d'abord, on fera des essais sur bases à des vitesses différentes permettant d'établir un graphique indiquant la relation entre les puissances, les nombres de tours et les vitesses. On effectuera ensuite l'essai de vitesse avec deux turbo-alternateurs seulement et les quatre moteurs d'hélice et on déterminera la consommation de mazout par mille. On passera alors à la marche avec les quatre turbo-alternateurs et on entreprendra une mesure nouvelle de la consommation, après quoi, on fera l'essai à toute puissance pendant huit heures en mettant en jeu le nombre de chaudières nécessaires.

Ces épreuves seront complétées par un essai de renversement de marche : le temps écoulé entre le commandement de marche arrière et celui où les hélices stoppées commenceront à tourner en arrière ne devra pas être supérieur à 30 secondes.

IV. – Les dispositifs de sécurité

Les efforts de l'armateur et du constructeur, en ce qui concerne la sécurité des passagers, ont porté, d'une part sur les moyens propres à assurer au maximum la sécurité du navire lui-même, puis, dans le cas où ce dernier devrait être abandonné, sur d'autres dispositifs capables de sauvegarder la vie des personnes embarquée au moment de l'évacuation du bâtiment. Dans les deux ordres d'idées, des réalisations nouvelles du plus haut intérêt ont été obtenues, dont je me propose de vous résumer rapidement les principes.

a) Compartimentage des fonds du navire

Indépendamment du cloisonnement transversal prescrit par la Convention de Londres du 31 mai 1939, le paquebot possède une double coque sur la presque totalité de sa longueur. Le double fond se prolonge latéralement jusqu'au pont de compartimentage par des soutes à mazout situées à l'aplomb des chaufferies, ainsi que par des citernes à eau ou des cofferdams, eux-mêmes compartimentés, dans la tranche des alternateurs et des moteurs.

Les grands compartiments contenant l'appareil moteur et les organes vitaux du navire sont ainsi mis à l'abri de l'envahissement par l'eau en cas d'une déchirure de la coque extérieure, si importante qu'en soit sa longueur.

b) Cloisonnement et aménagement intérieur du navire contre l'incendie

La première précaution prise contre les dangers du feu consiste en ce qu'il a été fait, pour la construction, l'installation et l'aménagement des locaux, jusque dans les moindres détails, un emploi très étendu de matériaux incombustibles (revêtements de

sol, de parois, de plafonds en ciment, céramique, staff, matières vitrifiées, métaux, etc...)

S'il a été impossible d'éliminer complètement le bois de toutes les cloisons, parce que le bois est plus léger, plus souple, moins sonore que le métal, on a du moins supprimé son emploi dans l'entourage de locaux sanitaires, comme les salles de bains, dans les vaigrages des locaux de service, dans les escaliers et les échelles. Les meubles des cuisines et offices, les armoires des cambuses, les lingeries, les étagères des soutes à bagages seront entièrement métalliques.

Pour les revêtements de pont, certains matériaux ont été éliminés, parce qu'on a constaté qu'en cas d'incendie, ils dégagent des fumées abondantes. Plusieurs essais d'application directe de caoutchouc et de linoléum sur les tôles avaient donné des résultats assez satisfaisants, mais avaient également révélé que ce revêtement dur provoquait à la marche une sensation assez désagréable. Finalement, le choix du constructeur et de l'armateur s'est fixé sur un revêtement mince en liège incombustible, collé directement sur la tôle peinte au minium, solution précédemment adoptée sur le *Manhattan*, le *Rex* et le *Conte di Savoia*. Il a, par ailleurs, été fait un usage étendu de carrelage céramique dans les coursives de service, réfectoires, cuisines, salles de bains, etc...

On a rendu difficilement combustibles, quand il était impossible d'en éviter l'emploi, les matériaux qui le sont par nature, tels que bois contreplaqués, panneaux décoratifs, linoléums, tapis de caoutchouc, tapisseries, tentures, rideaux, peintures, vernis : à cet effet, on les a ignifugés ou protégés par de l'amiante ou des peintures ignifuges. Il ne subsistera à bord comme matières vraiment combustibles que la literie, le linge, les vêtements, les malles des passagers et du personnel.

La localisation du feu est assurée par le cloisonnement établi conformément aux prescriptions réglementaires. Dans les locaux des passagers, le navire a été divisé en quatre tranches verticales, par des cloisons métalliques calorifugées, qui prolongent jusque dans les hauts certaines cloisons étanches des fonds. Ces tranches sont indépendantes les unes des autres au point de vue de la ventilation et de la distribution électrique. Chaque tranche verticale est divisée en sous-tranches horizontales par des ponts métalliques isolés et chaque sous-tranche est découpée en îlots par un réseau très étendu et ramifié de cloisons d'incendie et de cloisons coupe-

feu, allant de pont à pont et s'adaptant au quadrillage des coursives, cabines, locaux communs, postes, etc... Le plus grand de ces îlots n'aura pas plus de 20 m. x 20 m. x 3 m. et comprendra six cabines au maximum. Si un incendie, même violent, s'y déclare, il y restera circonscrit, grâce aux barrages isolants, pendant plus d'une demi-heure, la température restant normale pendant ce même temps dans le voisinage immédiat de l'îlot.

c) Détection et extinction de l'incendie

Un service spécial de pompiers aura son quartier général au poste central de sécurité. Tous les appareils de contrôle de rondes (il y en aura une centaine à bord) seront munis d'un téléphone relié directement au poste central.

D'intéressantes innovations sont à signaler en ce qui concerne la détection et l'extinction du feu, grand problème de l'heure présente pour les constructeurs de paquebots.

Dans les emménagements, 1075 appareils détecteurs automatiques signaleront au poste central toute élévation de la température supérieur à 70° qui se serait produite dans une cabine, une cale, une soute, un magasin quelconques. En même temps, s'allumera dans la coursive, s'il s'agit d'une cabine, une forte lampe rouge d'alerte. Aucune sonnerie ne sera cependant installée dans les coursives, de façon à éviter toute fausse alerte chez les passagers, pour le cas où le détecteur se serait déclenché à faux.

L'extinction locale de tout commencement d'incendie sera assurée, dans les machines, par des projections à distance de mousse d'acide carbonique et, dans les cales, les soutes, les magasins, les entreponts, par des introductions massives de gaz carbonique. Dans les hauts, seront installées des batteries de bouteilles à gaz carbonique sous pression. L'alerte donnée, une ronde se rendra aussitôt à l'endroit indiqué, vérifiera que personne ne se trouve dans la cale ou le magasin et en fermera tout accès ; puis, par un simple coup de téléphone, on provoquera la décharge des bouteilles de gaz carbonique : l'extinction sera instantanée. Dans les coursives des emménagements, seront installés 220 postes d'incendie, munis de lances à diffuseur, elles-mêmes greffées à demeure sur des tuyauteries d'eau toujours sous pression. Il

sera dans tous les cas possible de noyer une cabine quelconque par introduction d'une lance au travers du plafond : des nables spéciaux sont prévus à cet effet dans chaque cabine.

Signalons que ce dernier dispositif a été imaginé par le Commandant PUGNET, qui a commandé le Paris et qui est désigné pour commander *Normandie*. Le Commandant PUGNET a suggéré de percer au plafond de chaque local un ou plusieurs orifices de petit diamètre par où l'on puisse introduire, du pont placé au-dessus, où l'on ne sera pas gêné par la fumée, une lance permettant d'atteindre directement le foyer. Cette lance sera raccordée à l'armoire d'incendie la plus proche. Elle comprendra un embout spécial coudé qui permettra d'orienter le jet dans un espace étendu sous les barrots du pont. À l'aplomb du trou est disposé un élément de plafond tenu très légèrement sur simples pointes et qui peut être défoncé sans difficulté dès qu'on présente la lance. Des postes mobiles de gaz inertes, c'est-à-dire des chariots à bouteille de CO², pourront être utilisés pour l'envoi de gaz par les trous Pugnet dans la cabine où le feu se sera déclaré.

Pour permettre d'attaquer par le dehors un foyer d'incendie se trouvant dans une cabine, la Compagnie a fait construire des « échafaudages volants », grâce auxquels il sera possible soit d'introduire en brisant un hublot une lance alimentée d'un pont supérieur, soit au contraire de fermer un hublot qui ferait appel d'air.

La responsabilité constante du service de défense contre le feu est particulièrement lourde : en contrepartie, sa tâche doit être étroitement délimitée. A cet effet, des officiers, des gradés et des hommes, recrutés parmi le personnel navigant, seront entièrement spécialisés dans la lutte contre l'incendie. Tous seront des marins de profession, rompus au navire et aux choses de la mer ; mais, en même temps, tous auront été instruits à terre, dans les grandes villes, et formés en quelque sorte à leur profession nouvelle. Le personnel de sécurité sera d'ailleurs continuellement tenu en haleine par des exercices fréquents, plus spécialement effectués au mouillage, c'est-à-dire quand le navire n'a pas de passagers à son bord.

d) Précautions spéciales relatives aux installations électriques

Le réseau d'éclairage électrique a été établi à bas voltage (110 volts) ; les fils de force et d'éclairage sont partout distincts.

Dans l'hypothèse où l'incendie aurait pour cause première un incident d'ordre électrique, la distribution du courant doit pouvoir être interrompue dans la zone où le feu s'est déclaré ; mais cette zone doit pouvoir être aussi réduite que possible, de manière à ne paralyser ni la conduite du navire, ni les travaux d'extinction. Diverses précautions ont été prises à cette fin. Tout d'abord, l'éclairage peut être coupé par sous-tranche horizontale et non pas seulement dans chacune des quatre grandes tranches autonomes. En outre, l'interruption, dans une tranche donnée, du circuit de force n'entrave pas le fonctionnement des ascenseurs, indispensables à l'évacuation éventuelle des passagers. Autrement dit, dans la tranche où le feu s'est déclaré, les ventilateurs et le chauffage seront coupés, mais les ascenseurs continueront à fonctionner, et l'éclairage sera partout assuré, sauf dans la sous-tranche où la flamme aura jailli : dans cette sous-tranche, les pompiers s'éclaireront au moyen de fortes lampes à accumulateurs.

e) Mesures propres à faciliter l'évacuation des passagers

Toutes dispositions ont été prises pour éviter des incidents au cours d'un sinistre. Les coursives longitudinales ont été tracées aussi rectilignes que possible. Elles aboutissent à l'avant et à l'arrière à des montées ou à des issues, de manière à éviter que les passagers ou le personnel cherchant à s'échapper dans l'obscurité ne soient emprisonnés dans des culs-de-sac. Dans les locaux où il est prévu des hublots pivotants, ces hublots ont été munis d'un dispositif spécial permettant de les ouvrir complètement pour livrer passage aux occupants au cas où aucune autre issue ne serait praticable. Enfin, la timonerie et la chambre des appareils de navigation, ainsi que les divers postes de T.S.F., ont été entourés de cloisons coupe-feu très efficaces, de manière à résister à l'incendie le plus longtemps possible et à permettre l'émission jusqu'au moment suprême des appels de secours et des signaux de détresse.

f) Moyens de sauvetage

Nous arrivons tout naturellement ainsi à l'étude des moyens de sauvetage, c'est-à-dire des moyens auxquels il faudrait recourir en cas d'abandon du navire.

N'oublions pas que cette évacuation serait une tâche essentielle qui ne devrait souffrir aucune imperfection. L'ordre d'abandon ayant été donné, les embarcations devront pouvoir être mises à la mer dans le moindre délai, avec le minimum de risques d'accidents. Elles devront pouvoir s'éloigner rapidement du navire, avec leur précieuse charge de vies humaines.

Le navire a été doté, en conséquence, de cinquante-six embarcations de sauvetage, placées sous trente paires de porte-manteaux du système Maclachlan. Ce système permet la mise à l'eau de ces embarcations sans qu'aucun effort soit nécessaire et sans l'intervention d'aucune puissance mécanique, par la simple manœuvre d'un levier qu'un enfant pourrait exécuter, même si le navire était privé de toute énergie mécanique. Parmi ces embarcations, deux sont munies de moteurs puissants leur permettant de réaliser une vitesse de 10 nœuds et d'appareils de T.S.F. à grande portée.

Il y a, en outre, à bord un nombre convenable de bouées de sauvetage, dont douze à déclenchement automatique, réparties sur la longueur du navire, pouvant être déclenchées de la passerelle.

Les embarcations de *Normandie* seront de deux types différents, l'un et l'autre de grande capacité passagère afin de tenir compte des enseignements pratiques les plus récents. Sous chaque paire de bossoirs, les deux types d'embarcation seront superposés : au-dessus l'embarcation de type « Burmeister », plus légère ; au-dessous l'embarcation de type « Mac-Lean ».

L'embarcation Mac Lean est d'un type éprouvé, expérimenté de longue date par le Board of Trade. Elle permet, dans le cas actuel, d'embarquer 88 personnes. Vingt-six d'entre elles seront en service sur *Normandie* et elles pourront enlever plus de 2.000 personnes. Vous n'ignorez pas que, sur les grands paquebots modernes, on est dans l'obligation d'augmenter la capacité de chaque embarcation pour éviter un accroissement excessif du nombre des embarcations elles-mêmes.

L'embarcation Burmeister – il en existe également vingt-six à bord – se distingue par la forme que lui donnent ses flotteurs. Ceux-ci assurent à l'embarcation une grande stabilité mais l'empêchent de recevoir une autre embarcation emboîtée.

Il est particulièrement intéressant pour les embarcations intérieures, qui sont nécessairement plus étroites que les autres, de posséder un dispositif les rendant aussi stable que possible : c'est à ce but que tend l'installation de caissons surélevés (sic) dépassant les plats bords.

Les considérations ci-dessus ont dicté l'adoption des deux types d'embarcations choisis dont la combinaison est particulièrement heureuse du point de vue de la sécurité des passagers.

Les types d'embarcations étant admis, il a fallu se préoccuper des moyens les plus pratiques d'assurer leur mise à la mer. L'adoption de bossoirs à gravité, du dernier type, constitue déjà une solution satisfaisante de ce problème délicat ; mais il faut également penser que si, en cas de sinistre, le navire a de la gîte d'un côté, les embarcations du bord opposé ne peuvent être descendues qu'en frottant le long de la coque. Ce glissement d'une embarcation le long d'une coque unie peut déjà constituer un danger pour les occupants du fait du mouvement de balancement qui en résulte, mais s'il existe des obstacles, c'est-à-dire des saillies, telles que l'encorbellement du pont-promenade, l'embarcation, après avoir franchi la saillie, se trouve brusquement ramené vers le bordé de coque et le risque s'en trouve encore accru.

C'est pour ces raisons que la Compagnie Générale Transatlantique a fait munir toutes ses embarcations d'un dispositif, appelé « patin Schat », qui consiste en une sorte de membrure protectrice, dépassant la lisse et revenant s'incurver au-dessus de la tête des personnes embarquées. Le patin précité présente également cet avantage de constituer une protection de la coque de l'embarcation contre le frottement sur la muraille du navire qui pourrait le détériorer. Ce dispositif peut être facilement détaché de l'embarcation dès qu'elle flotte ; il contribuerait d'ailleurs à faciliter la mise à l'eau des embarcations même dans le cas où les bossoirs seraient bloqués et ne pourraient être mis dehors dans la position normale, éventualité qu'il ne faut pas négliger de considérer.

La mise à l'eau des embarcations par les procédés ordinaires exige la présence à bord d'un personnel qui ne pourrait ensuite rejoindre les embarcations mises à l'eau qu'au moyen d'échelles de pilote.

Aussi, afin de remédier à cet inconvénient, a-t-on décidé d'équiper avec des treuils système Salvare 4 des embarcations de sauvetage de *Normandie*, qui seront mises à l'eau les dernières. Le système consiste essentiellement en ceci que le treuil est placé non pas sur le pont du navire, mais au milieu de l'embarcation même, et qu'un seul homme peut ainsi diriger de l'embarcation la manœuvre de l'amenage.

L'emploi de ce dispositif ingénieux, d'invention française, n'a pu être étendu à un grand nombre d'embarcations, mais il est particulièrement utile pour les dernières embarcations mises à l'eau ; en outre, placé au centre des canots, il entrave l'équipement de ceci avec le système de brinqueballes dont je voudrais vous entretenir. Ces brinqueballes remplacent en effet les avirons, qui ne donnaient aux embarcations aucune vitesse appréciable, parce qu'il était difficile d'obtenir une discipline rigoureuse de manœuvre de la part de personnes encore sous le coup de l'effroi et au surplus peu entraînées au maniement de la rame. La difficulté serait devenue pratiquement insurmontable avec les embarcations actuelles qui donnent place chacune à une centaine de personnes. Il est donc apparu nécessaire d'équiper toutes celles d'entre elles qui ne sont ni à moteur ni dotées d'appareil Salvare au moyen de dispositifs à brinqueballes, c'est-à-dire avec arbre axial aboutissant à une hélice et manœuvré par des leviers qui, reliés entre eux, ne laissent aucune place aux divergences des efforts individuels.

g) Appareils pour la sécurité de la navigation

Le paquebot est, en outre, muni de tous les appareils des type les plus modernes et les plus récents, susceptibles de porter à son maximum la sécurité de la navigation, soit à la mer, soit à l'entrée et à la sortie des ports.

Il possède en particulier deux compas gyroscopiques ainsi qu'un enregistreur de route et d'angle de barre ; ces compas actionnent un certain nombre de répéteurs ; permettant de contrôler la route suivie par le navire, dans tous les points où cette indication peut avoir son intérêt. L'un des compas gyroscopiques peut commander

automatiquement le servo-moteur du gouvernail à l'aide du dispositif connu sous le nom de gyro-pilote, le navire suivant automatiquement la route fixée sans l'intervention d'un timonier.

Il existe en outre un enregistreur automatique d'angle de barre et des répéteurs d'angle de barre, renseignant à tout instant, sur la position du gouvernail, le personnel placé sur les divers points de la passerelle et dans le compartiment des machines.

Un sondeur par ultra-sons, système Langevin-Chilowsky-Marty, donne instantanément et avec la plus grande précision la profondeur d'eau à l'endroit où se trouve le navire : il est muni d'un enregistreur donnant graphiquement le tracé de ces profondeurs tout le long de la route suivie.

Il a été également prévu un sondeur électrique de secours et des sondeurs de type ordinaire. Un radiogoniomètre indique avec la plus grande précision la direction des émissions de TS.F. reçues par le navire, permettant de situer toujours exactement la position, même par temps de brume.

Des appareils indicateurs de tirants d'eau permettent de connaître sur la passerelle, et à tout instant, le tirant d'eau AV et AR du navire, sans avoir à aller les relever directement sur les échelles marquées sur l'étrave et l'étambot.

Enfin, deux projecteurs de grande puissance sont établis aux deux bouts de la passerelle et permettent, entre autres choses, d'éclairer avec intensité la flottaison dans le voisinage du navire, soit en cas d'abandon de ce dernier, soit pour la recherche d'un homme tombé à la mer.

*

**

Particularités de la coque, appareil moteur, appareillages auxiliaires, dispositifs de sécurité et de sauvetage, voilà donc *Normandie* tel qu'il nous apparaît, à la fin de cette seconde causerie, dans un cadre un peu schématique encore. Nous n'avons envisagé jusqu'à présent que ses caractéristiques techniques, tout ce qui concerne son revêtement, sa décoration et son équipement ayant été délibérément réservé à la dernière de ces conférences.

En terminant cet exposé, je voudrais souligner que les innovations techniques que nous venons de passer en revue ont été mises au point grâce aux efforts convergents et prolongés d'un grand nombre de laboratoires et de chercheurs : métallurgistes, chimistes, électriciens, techniciens de la construction navale.

Normandie était déjà en construction quand se sont posés brutalement les problèmes qu'évoquait la disparition successive de plusieurs paquebots neufs parmi les plus modernes et les plus grands. Il a fallu en 1933 arrêter les travaux, reprendre les études du début, refaire l'inventaire des moyens propres à prévenir l'incendie à bord, à le découvrir et à lutter contre lui.

Toutes ces études ont été conduites par les ingénieurs de la Compagnie Générale Transatlantique et du Chantier de construction, par des Commissions spécialement nommées, par les registres de classification, par le Ministère de la Marine Marchande. Elles ont été menées en quelque sorte de pair avec l'élaboration des diverses mesures réglementaires qui ont été prises en application de la loi du 16 juin 1933 et qui sont relatives au cloisonnement et à l'aménagement intérieur des navires à passagers, aux peintures et vernis, aux installations électriques de bord.

En sorte qu'on peut dire que ce navire est le premier auquel il ait été fait application dans son intégralité d'une réglementation nouvelle dont on connaît la sévérité. Sur aucun autre on ne trouverait un pareil ensemble de moyens de protection et de sauvegarde : les vies humaines qui se confieront à lui seront bien gardées.

Nous verrons au cours de notre dernière causerie comment *Normandie* est une image fidèle et grandiose de l'art français contemporain. Mais à la fin de cette seconde conférence, dans laquelle je me suis attardé autour de problèmes qui sont, eux, du domaine de l'ingénieur, je veux dire qu'il constitue aussi un chef-d'œuvre de la technique. Avant d'être confiée aux artistes, son ossature, avec tout ce qu'elle renferme d'appareils de propulsion et de dispositifs de sécurité, a fait l'objet d'études qui ont été poussées aussi loin qu'elles pouvaient l'être, et bénéficié de solutions à la fois efficaces, neuves et hardies, parce que, si l'on n'y a jamais ignoré ni oublié la tradition, jamais non plus on n'y a reculé devant l'innovation.

Troisième conférence : Son habillement et son équipement

Au cours de nos précédents entretiens, je vous ai montré notre géant robuste et bien bâti, capable d'affronter la mer et les embruns. Pourtant l'enfant n'est guère présentable encore. Il n'est pas habillé. Et quelle tâche que de le vêtir. Une armée d'ébénistes, de marbriers, de verriers, de décorateurs y sera nécessaire.

« Lui étant en cet âge, nous dit encore Rabelais, son père ordonna qu'on lui fit habillement à sa livrée... Pour sa chemise furent levées neuf cents aunes de toile de Châtellerault... Pour ses chaussons, onze cent cinq aunes et un tiers d'estaminet blanc... Pour ses souliers furent levées quatre cent six aunes de velours bleu, et pour la quarrelure d'iceux furent employés onze cents peaux de vache brune... etc., etc. »

Eh bien, Messieurs, c'est un problème de même ordre du même ordre de grandeur tout au moins, qui se posa pour ces milliers de pygmées dont l'activité, pendant des semaines, allait être entièrement consacrée à l'habillement de *Normandie*. Pendant des semaines, son immense coque, oubliant le tumulte du rivetage et le cri des fraiseuses, allait retentir des chants joyeux des peintres, des coups de marteaux feutrés des ébénistes et des tapissiers. Ces nouveaux travaux comportaient des rythmes nouveaux et rendaient des bruits différents, en attendant cette chanson définitive qui bercera pour des années la nef puissante de Normandie, la chanson de la mer et des vagues.

C'est de cette somme colossale de travaux si divers que je voudrais aujourd'hui vous présenter le fruit. Ce fruit, c'est toute l'apparence intérieure de *Normandie*, ses escaliers monumentaux, ses salons, son théâtre, ses cabines, ses cuisines, les locaux de son état-major et de son équipage. Travaux, ne l'oublions pas, qui ont été méthodiquement réservés à la main-d'œuvre française et qui n'ont été appliqués, en principe, qu'à des matières d'origines nationale, car la Compagnie Générale Transatlantique, comme l'avait fait avant elle Grandgousier, n'a pas voulu que son enfant portât « épée valentienne ni poignard saragossais ». *Normandie*, appelé à porter haut et loin notre pavillon, est français de la quille à la pomme du mât.

I. – Le choix des matériaux pour l'aménagement intérieur

Pour ce choix, la Compagnie Générale Transatlantique dut se plier à des exigences premières, qui étaient celles de la réglementation sur la sécurité. Sans doute les dispositions de celle-ci étaient-elles seulement en gestation quand Normandie se construisait à Saint-Nazaire ; mais, en fait, leurs grandes lignes avaient été tracées déjà par les Services de la Marine Marchande et leurs directives s'imposaient aux constructeurs. Nous devons donc analyser succinctement ces directives ; après quoi nous verrons dans quel cadre se mouvaient ingénieurs et architectes et quel degré de liberté leur était laissé.

D'après ces textes, les matériaux autorisés pour l'aménagement intérieur des locaux habités sont classés en trois catégories suivant leur capacité de résistance au feu : je ne précise pas ici les épreuves auxquelles ils sont soumis et qui sont contrôlées par des laboratoires officiellement habilités.

Dans les cabines, l'usage de rideaux, de tapis et de tentures doit être réduit au strict minimum. Les meubles sont, soit métalliques, soit construits en matériaux classés dans l'une des catégories susvisées. Les étoffes d'ameublement sont légères, telles que tulles, mousseline, rideaux de soie végétale, cotonnades, sont ignifugées : cette ignifugation doit être faite à chaque fois que les tissus ont subi un lavage. La laine servant à la confection des tapis doit avoir été soigneusement dégraissée. Les tapis à base de fibres végétales sont ignifugés.

Dans les locaux où des paniers à papiers sont nécessaires, ceux-ci doivent être métalliques et contenir des couvercles. Les cendriers sont du type anti-fumée.

Les peintures de sécurité employées dans les locaux à passagers doivent avoir une température d'inflammation au moins égale à 40° et leur indice de propagation doit avoir été mesuré en laboratoire et trouvé inférieur à une valeur type.

Pour obéir à ces diverses prescriptions, les marbres, les onyx, les verres, ont été employés aussi largement que possible pour la décoration des salons, salles à manger et grands locaux communs. Dans les cabines les méthodes employées ont été différentes, ainsi qu'il ressortira de l'exposé qui va suivre.

II. – Disposition des grands locaux

Voici d'abord comment ont été disposés et décorés les grands locaux communs du navire : halls, chapelle, salons, fumeurs, etc..., dont l'aménagement est l'œuvre de quatre architectes éminents : MM. Bouwens de Boijen, Expert, Patout et Pacon.

Commençons par les grands locaux des ponts inférieurs.

Si vous vous placez au centre de *Normandie*, vous vous trouvez dans la grande salle à manger des premières classes. Sa longueur dépasse 80 m. Ses parois sont constituées, dans sa partie principale, par des panneaux de verre moulé, dans lesquels s'ouvrent des portes en bronze qui donnent sur huit petites salles à manger particulières et sur les descentes des offices. Les deux parties plus étroites qui sont à l'avant et à l'arrière du corps central sont ornées de quatre bas-reliefs en staff doré dont les sujets se rapportent aux ressources et activités diverses de la Normandie. Le plafond est à caissons en staff doré. L'éclairage est fourni par 38 appliques lumineuses fixées aux parois, par 12 pots à feu reposant sur le sol et par deux grands lustres. À l'arrière de la salle à manger principale se trouve une deuxième salle à manger plus petite, qui peut être isolée de la première par une porte coulissante.

En nous dirigeant vers l'avant du navire, nous trouvons un grand hall, séparé également de la salle à manger par une porte monumentale, ornée de médaillons qui représentent les armes des principales cités normandes. Les parois du hall sont en onyx d'Algérie rehaussé de ferronneries en cuivre patiné et doré, avec des motifs de décoration en verre pressé. Le fond du hall, vers l'avant toujours, est constitué par un grand panneau d'émail représentant un « Chevalier normand ».

Au-delà nous trouvons, presque au même niveau, la chapelle, dont la nef, en staff décoré, s'apparente au style néo-byzantin, et, au-dessous d'elle, la piscine, dont la longueur totale atteint 25 m. Les parois, le plafond et le sol en sont entièrement revêtus de carreaux en grès émaillé blanc bleuté. Sur tout le pourtour des parois latérales et sur une hauteur d'environ 1 m. 50 court une frise décorative réalisée par la Manufacture Nationale de Sèvres. L'éclairage est fourni par des gorges lumineuses situées au plafond et par des projecteurs.

Les escaliers du hall que nous venons de quitter aboutissent au pont promenade après avoir traversé au pont principal un étage intermédiaire qui comprend, avec les cabines de 1ère classe, le bureau des renseignements, un magasin de vente, des vitrines et des boutiques de libraires, de fleuristes, etc... Le revêtement

de cet étage, comme celui du hall inférieur, est en onyx d'Algérie avec ferronneries en bronze patiné et dorures.

Parvenus au pont promenade, de tous le plus riche en locaux communs, revenons, si vous le voulez bien, tout à fait à l'arrière du navire, que nous allons cette fois parcourir de bout en bout sans changer d'étage.

À l'extrême arrière, nous trouvons un premier local, le café-grill, dont la paroi, vitrée, s'ouvre latéralement sur la mer, et, par une porte centrale précédée d'un escalier, sur une terrasse légèrement surélevée, qui forme la partie extrême du pont des embarcations, et d'où les passagers auront une vue parfaitement dégagée sur l'horizon. Cette terrasse, dont le sol est revêtu de teck, comme l'ensemble des ponts extérieurs, comporte des ornements en marqueterie d'acajou. Les passagers pourront s'y asseoir sur des banquettes dont les dossiers sont surmontés de vitres épaisses qui les mettront à l'abri du vent.

Sur la façade avant du café-grill, de part et d'autre de la porte centrale, se trouvent à droite un grill et à gauche un bar. Le grill électrique est enchâssé dans un panneau de fonte décorée.

Devant le café-grill, un peu en contre-bas, s'ouvre le fumoir dont la splendeur ne manquera pas de faire sensation parmi les visiteurs et les passagers : ses parois sont, en effet, recouvertes entièrement de plaques en laque de Chine, sorties des ateliers de J. Dunand. Le fumoir est éclairé latéralement par de grandes fenêtres ouvrant sur le pont-promenade et le pont des embarcations. Des appliques lumineuses, en verre moulé, éclairent indirectement la pièce toute entière.

Au-delà du fumoir s'étend, sur toute la largeur du roof du pont-promenade, le grand salon des premières classes, séparé du fumoir par une porte coulissante percée de deux portes plus petites. Cette porte, nécessaire du point de vue de la défense contre l'incendie, peut s'effacer et le salon ne fait alors plus qu'un avec le fumoir. Les parois du salon sont en glaces décolorées suivant une technique nouvelle ; ses meubles sont garnis de tapisseries d'Aubusson. De grandes fenêtres l'éclairent latéralement. Sur le grand salon donnent deux petits salons : à droite une bibliothèque et salon d'écriture, à gauche un salon de dames.

Devant le grand salon central s'ouvre une galerie qui conduit à la salle de spectacle, une des innovations les plus marquantes de *Normandie*. La salle de

spectacle, véritable petite salle de théâtre, comparable à plus d'une « petite scène » parisienne, peut contenir 380 personnes assises, d'autres pouvant rester debout dans un promenoir. Les parois et le plafond, spécialement étudiés pour assurer des conditions satisfaisantes d'acoustique, sont en staff. Des gorges lumineuses dissimulées les éclairent. Les soubassements sont en marbre. La scène est une véritable scène de théâtre, avec décors amovibles et machinerie : elle peut, bien entendu, recevoir un écran, le théâtre cédant alors la place au cinéma parlant. On accède normalement à la salle de spectacle, en venant du grand salon, par une grande porte placée à l'arrière des fauteuils. Des sorties de secours donnent directement sur le pont-promenade.

Nous voici maintenant à l'avant du navire : le pont-promenade s'y termine par une façade arrondie. L'espace compris entre cette façade et le théâtre est aménagé en jardin d'hiver, sur l'arrière duquel s'ouvrent deux salons destinés à la lecture et à la correspondance. Le jardin d'hiver est orné de plantes et de fleurs naturelles disposées en parterres, suspendues à des pergolas ou abritées dans des serres appliquées contre les fenêtres de la façade avant. Deux volières, au centre du jardin d'hiver, surmontent des vasques de bronze dans lesquelles coulent des fontaines. La face arrière du jardin est faite de marbre que tapissent des plantes grimpantes. Des corbeilles de fleurs et de gazon le séparent des deux petits salons dont je viens de vous parler : ce jardin, d'où l'on découvre l'horizon avant du navire, doit être pour les passagers, avec les terrasses étagées de l'arrière, un Éden de repos et de fraîcheur, une parcelle mobile de la région normande au printemps.

Au-dessus de tous ces grands locaux règne enfin un vaste pont entièrement dégagé, propice à tous les jeux de plein air, le « sundeck », qui va de la passerelle de navigation à la cheminée arrière, sans être encombré d'aucune manche à air. Les cheminées sont spécialement étudiées, ainsi que je l'ai précédemment indiqué, en vue d'empêcher la fumée de se répandre sur le navire.

Si nous revenions maintenant à l'arrière, nous y trouverions encore, à des étages divers, la salle à manger, le salon, le fumoir des touristes, la salle à manger, le salon, le fumoir des troisièmes classes, dont chacun mérite une description rapide, parce que tous ont fait l'objet de soins aussi minutieux, de plans aussi amoureuxment étudiés que les autres.

La salle à manger des touristes se trouve immédiatement à l'arrière de la salle à manger des premières classes. Elle contient 360 places. De vastes fenêtres doubles l'éclairent latéralement. Un dôme monumental soutenu par des colonnes en constitue le centre. La salle à manger des touristes peut s'agrandir, le cas échéant, de toute l'étendue de la partie arrière de la salle à manger des premières classes, dont je vous ai dit tout à l'heure qu'elle pouvait être séparée de sa partie principale par une porte coulissante.

Le salon des touristes, tout lambrissé de bois verni, comporte environ 150 places. Une vaste piste de danse y a été aménagée. Des séances de cinéma peuvent y être données. Tous les sièges sont revêtus de tapisseries d'Aubusson et le sol recouvert de tapis au point noué. Il est enfin prolongé latéralement par un petit salon et un bar.

Le fumoir des touristes est séparé par de grandes baies vitrées du pont-promenade. Il donne sur la mer des trois côtés. Ce fumoir comporte en même temps un bar. Il est lambrissé de bois verni et ses sièges sont recouverts de maroquin rouge.

La salle à manger des troisièmes classes contient environ 240 places. Ses parois sont de marbre rose. Le plafond, en staff, comporte un dôme vitré.

Le salon des troisièmes classes, prévu pour 130 places, a ses faces latérales constituées par de grandes baies qui permettent, de part et d'autre, une large vue sur la mer. Les fauteuils sont recouverts de maroquin vert.

Enfin, par le fumoir des troisièmes classes, entièrement vitré, comme à celui des premières classes, on peut directement accéder à une promenade couverte.

III. – Les cabines des premières classes et les appartements de luxe

Si, fatigués de la grandeur de ces ensembles décoratifs et de ces vastes locaux, vous voulez vous retirer dans vos appartements, quels heureux contrastes n'y trouvez-vous pas ?

Par des coursives garnies de panneaux incombustibles et dont les plafonds voûtés sont dotés de l'éclairage indirect, vous gagnez des cabines claires, gaies, coquettes, d'une haute élégance française. Diversité, simplicité, charme naturel et mesure, voilà le caractère de ces 433 cabines, dont je voudrais maintenant vous parler.

433 cabines, toutes différentes : voilà le fait nouveau. Vous pouvez, votre vie durant, voyager sur Normandie, vous n'en épuisez pas la variété. Comment a-t-on réalisé cette innovation charmante, qui constitue l'un des attraits de notre paquebot géant ? Trente-sept modèles de cabines ont été retenus, appartenant à quatre types qui sont :

- a) la cabine à terrasse à 3 passagers ;
- b) la cabine extérieure à 2 passagers ;
- c) la cabine salon à 2 passagers avec canapé-lit et lit rabattable ;
- d) la cabine intérieure à 1 passager.

On voit que la plus large part a été réservée aux cabines extérieures (plus de 350) qui ont toujours la faveur des passagers. Entre les nombreux modèles présentés, on a procédé par élimination. Certains modèles qui n'étaient pas au point à la date fixée – en l'espèce janvier 1934 – ont dû être laissés de côté ; d'autres ont été rejetés parce que d'une conception banale ou au contraire entachés d'exagération dans la recherche de la nouveauté à tout prix ; d'autres encore parce qu'affectés de tel ou tel défaut particulier, mais rédhibitoire (par exemple, une cabine avec une tonalité si claire que son entretien à l'air marin avait paru impossible ; telle autre constituait un assemblage trop fragile pour les risques et les chocs du voyage en mer, etc., etc.).

Des cabines entièrement métalliques – donc parfaites du point de vue de la sécurité maritime et de la résistance à l'incendie – ont été admises à titre d'essai en nombre réduit d'exemplaires. Il n'a pas été possible d'aller trop loin dans leur utilisation à bord, car le métal – s'il présente des avantages indiscutables – n'a pas pour le passager l'intimité, l'habitabilité du bois. En outre, l'emploi exclusif du métal dans les cabines comporterait encore, en l'état actuel des essais effectués et de l'expérience acquise, certains inconvénients des divers points de vue de l'entretien, de la condensation de la vapeur d'eau, de la sonorité, des vibrations.

D'autres modèles enfin ont semblé heurter les principes d'intimité, de simplicité, qui ont, je le répète, présidé au choix de la Compagnie. Des éclairages brutaux, des bizarreries, un excès de cristaux, d'ors ou parfois de clinquant ont constitué des éléments éliminatoires dans l'esprit de nos experts.

L'une des tâches les plus difficiles de la Commission d'examen a constitué dans la discrimination des matières mêmes qui devaient former le revêtement intérieur des

cabines. Allier l'esthétique à la sécurité constituait un problème extrêmement délicat, chaque soumissionnaire présentant au surplus sa formule, parfois toute nouvelle et n'ayant donné lieu à aucune expérimentation préalable. Que donneraient ces innovations à l'usage ? Tantôt la protection paraissait illusoire, tantôt le produit se révélerait trop lourd tantôt la peinture tenait mal. On eut principalement recours pour les cloisons au bois contreplaqué de 9 mm. d'épaisseur totale, constitué de deux couches de bois de 3 mm. chacune emprisonnant entre elles une couche d'amiante comprimée de 2 mm. d'épaisseur, et portant, en outre, sur sa face, cachée aux regards, une couche d'amiante comprimée de 1 mm. Ce produit, mis à l'essai sur *Île-de-France* au début de 1933, s'est très bien comporté. Il n'offre au feu venant de l'intérieur de la cabine qu'un aliment assez faible, la couche d'amiante centrale servant à retarder la propagation d'un incendie. Enfin, la couche d'amiante appliquée sur la face invisible empêche l'inflammation de la cloison, dans le cas où le feu aurait pris naissance dans la double paroi.

Des difficultés au moins égales durent être vaincues en ce qui concerne les plafonds. Certains décorateurs proposaient ou bien des plafonds métallique, ou bien des plafonds en staff ou en ciment magnésien, totalement incombustibles. Malheureusement, la nécessité où l'on était d'exiger que ces plafonds fussent facilement démontables, en cas de début d'incendie, obligeait à diviser le staff en panneaux qu'il fallait entourer de cadres métalliques destinés à supporter les vis de fixation. L'ensemble était à la fois coûteux, lourd et d'un montage délicat. Pour en donner une idée, le plafond en staff de ce type arrivait à peser 13 kg. au mètre carré, alors qu'un plafond en bois contreplaqué de 7 mm. ne pèse que 3 kg. 5. On donnera donc en général la préférence au bois contreplaqué, pour lequel une épaisseur de 6 mm. fut trouvée suffisante, à la condition expresse qu'il reçût sur sa face invisible deux couches d'un enduit ignifuge particulièrement efficace.

Si les peintures intérieures des parois ne sont pas complètement ignifuges, parce que l'aspect de telles peintures est généralement peu agréable, elles doivent néanmoins répondre à des spécifications sévères. Les vernis employés doivent avoir un point d'inflammation supérieur à 300°. Le cahier des charges précise également que chaque entrepreneur doit donner l'indication exacte de tous les éléments qui entrent dans la composition de ses enduits.

J'indique ici que le même cahier des charges a pris les précautions les plus strictes pour que les produits ou matières employées soient le plus possibles de chez nous ou de nos colonies. C'est ainsi qu'il a été spécifié – pour ne donner que quelques exemples – que le chêne des sièges, le noyer des meubles et des revêtements, les aciers inoxydables devaient être obligatoirement de provenance française.

Dans certaines cabines il a été employé pour le revêtement un produit nouveau, le xylotekt, qui combine heureusement les propriétés du fibro-ciment et celles du contre-plaqué.

Chaque modèle adopté a naturellement été reproduit à un certain nombre d'exemplaires, mais avec autant de variantes qu'il a été nécessaire pour que deux cabines ne fussent jamais identiques. Les différences existantes entre la tonalité des divers bois, la variété des couleurs de revêtements, entre autres, ont été largement utilisées à cette fin.

Il m'est difficile de vous donner une idée de ce qu'est en particulier chacun des modèles de cabines dont j'analyse devant vous depuis un moment les caractères les plus généraux. Voici néanmoins quelques notations concrètes qui ne manqueront pas de vous intéresser.

L'un des modèles les plus fréquemment reproduits, avec les variantes que je viens d'esquisser, comporte des parois fort originales en parchemin, d'une tonalité générale ivoire clair, et des meubles en noyer.

Un autre modèle, également très diffusé dans les installations de première classe, se distingue par des revêtements de sycomore marquetés d'un fil d'ivoire ; la disposition des meubles adoptée en rend l'aspect particulièrement agréable.

Un autre encore comporte des parois en contreplaqué recouvert de mica. Le fond du lit est en frêne, les meubles en noyer foncé. Une grande baie vitrée sépare la terrasse de la cabine proprement dite. Cette cabine, comme toutes celles que je viens de décrire, est de celles qui possèdent une terrasse particulière donnant directement sur la mer, disposition attrayante et curieuse qui ne manquera pas de séduire nombre de passagers.

Un autre modèle également retenu comporte des murs avec peinture pochée et panneaux de laque, décor argent sur fond rose. Les meubles sont en palissandre. L'ensemble forme un décor très harmonieux, d'un luxe raffiné.

Un autre présente des murs composés de pilastres en sycomore.

Les parois d'un autre sont en citronnier ; ses meubles en acajou ondé. Un dernier modèle a des lambris en noyer clair, la partie centrale de son plafond en verre et en plaques de verre gravé. Ses deux lits sont rabattables et permettent de transformer la cabine dans la journée en véritable cabine-salon.

Voici maintenant quelques types d'appartements de demi-luxe, chacun d'eux composé d'une chambre et d'un salon. La chambre comporte deux lits fixes, le salon un lit rabattable et un canapé pouvant, à l'occasion, servir de lit.

Dans l'un, les revêtements de la chambre sont en tôle laquée, les meubles en métal ; les revêtements du salon en peaux blanches et ses plinthes en métal.

Dans un autre qui a été très répandu, les murs de la chambre sont en loupe d'amboine, les meubles en palissandre de Rio, les murs et les meubles du salon en loupe de frêne avec des panneaux en glace gravée.

Dans un troisième, la chambre présente des lambris de frêne et des peintures laquées formant décor, des meubles de frêne ; les lambris du salon sont en noyer blond, ses meubles en palissandre.

D'autres chambres comportent encore des lambris en bouleau blond ou en zébrano, des meubles en même bois ramagé, tandis que les salons sont lambrissés en bouleau du Canada, avec panneaux de lit et portes en laque rouge.

Et je me borne enfin à souligner le luxe racé, le charme et la distinction des 4 grandes suites qui ont été confiées au talent de Dominique, Montignac, Sue et Leleu, et qui porteront les noms de Rouen, Caen, Trouville, et Deauville, ces deux dernières étant situées sur le sundeck – pont du soleil – et dominant la mer.

Si je me suis un peu étendu sur ces détails d'aménagement, c'est parce qu'il me paraît nécessaire de souligner l'effort réalisé pour créer des cabines toutes différentes, d'une riche inspiration décorative, révélatrice aussi de la volonté de rénovation artistique qui anime les décorateurs d'aujourd'hui.

Je ne crains pas d'affirmer que cette fantaisie inépuisable est une qualité essentiellement française et que notre pays possède seul une pléiade d'artistes susceptibles de répondre brillamment à un programme aussi vaste et aussi complexe.

IV. – Les installations de l'état-major et de l'équipage

Si les conditions d'habitabilité ont été considérablement améliorées à bord de *Normandie* pour les passagers de toutes classes, la Compagnie a voulu qu'il en soit de même pour l'État-Major et l'équipage. Les appartements des membres principaux de l'État-Major ont été exécutés par des décorateurs renommés et la plus grande attention a été apportée à l'aménagement des cabines d'officiers, toutes extérieures, qui comportent des installations analogues à celles des passagers de 1ère classe.

Les officiers possèdent, par catégories, des locaux communs qui leurs sont réservés (salles à manger et fumeurs) et qui sont aménagés en vue de leur faciliter la vie à bord et l'exécution de leur service.

Un progrès notable a été également réalisé dans l'installation des postes et réfectoires d'équipage. Le personnel de maistrance dispose de cabines particulières et les postes d'équipage sont répartis par quarts, afin que les occupants ne soient pas gênés par les relèves.

Tous les postes ont été particulièrement étudiés au point de vue du couchage, de la ventilation et du chauffage : ils sont prévus avec armoires individuelles et comportent un ameublement analogue à celui des installations à terre. Les lavabos sont alimentés à l'eau douce, chaude et froide.

Enfin il a été également prévu pour le personnel des salles de jeux et de correspondance.

V. – Les œuvres d'art

Indépendamment de la décoration des emménagements, dont je viens de vous entretenir, il a paru nécessaire d'ornez les grands locaux de réunion d'œuvres de sculpture, peinture et céramique dont la valeur artistique donne une saisissante image de la vitalité de notre art contemporain.

Nous avons déjà indiqué que Labouret et Lalique avaient été chargés de la fourniture des revêtements muraux et des appareils d'éclairage de la salle à manger, que le salon était orné de glaces décorées par Champigneulle d'après des cartons de Dupas figurant les grandes époques de la navigation et que les laques de Dunand conféraient au fumoir une splendeur inégalée.

Dans ces mêmes pièces on admirera une grande statue en bronze de Dejan « L'Accueil de la France » et au haut de l'escalier conduisant du fumoir au grill la belle œuvre de Baudry « La Normandie », tandis que des bas-reliefs dus à Bouchard, Janniot, Saupique, Delamarre, Drivier, Poisson et Pommier évoqueront les formes les plus caractéristiques de l'activité Normande. Lebourgeois a conçu pour la chapelle un chemin de croix admirable et saisissant.

La Normandie fournit également le sujet de deux fresques de Ducos de la Haille (la conquête normande et la paix normande) qui orneront la grande galerie reliant le hall au salon et de nombreuses toiles, dues à Leroux, Gernez, Daragnes, Meheut, Balande, L.W. Graux, etc..., nous transportent de la vallée sinueuse de la Seine aux falaises du pays de Caux.

Des porcelaines de la Manufacture de Sèvres et des céramiques de Mayodon compléteront l'aménagement des petits salons, tandis que l'art de la ferronnerie sera magnifiquement représenté à bord par les portes monumentales et les grilles de Subes et Szabo.

Je ne puis citer ici tous les peintres auxquels il a été fait appel pour les petites salles à manger et certaines cabines, pour la décoration des plafonds et celle des locaux de réunion de touristes et de troisièmes classes : l'ensemble de ces talents variés constituera une éclatante floraison de l'école française moderne, si hautement goûtée dans le monde entier.

VI. – L'équipement du navire

Voici maintenant quelques chiffres, qui, pour certains d'entre eux, ont déjà été publiés dans la presse.

L'état-major comprendra, en plus du commandant, du commandant-adjoint et du second capitaine, 9 officiers de pont, aidés de deux élèves officiers. Il y aura 17 officiers mécaniciens aidés de 19 assistants. L'effectif total de l'équipage, pont et machines, ne dépassera pas 292 hommes.

On trouvera à bord, 7 officiers radiotélégraphistes, 5 commissaires, 3 médecins, 2 infirmières, 30 électriciens, 7 imprimeurs, 9 coiffeurs, 22 musiciens.

187 cuisiniers et aides de cuisines, assistés de 9 bouchers, 6 sommeliers, 10 boulangers, 15 pâtisseries, glaciers et confiseur, donneront une vivante activité aux cuisines, dont la largeur dépassera 30 m. et dont tous les fourneaux seront électriques.

628 garçons, 25 femmes de chambre, 102 marins, 8 mousses, 20 garçons de sonnerie assureront le service personnel des 2.000 passagers environ.

Les offices du bord renfermeront plus de 2.000 carafes, 30.000 verres, 28.000 assiettes, 25.000 tasses et soucoupes. L'argenterie comprendra 620 cafetières, 10.000 couteaux, 13.000 cuillers, 13.000 fourchettes, 2.000 plateaux de service, 2.800 plats, 1.160 pots à lait, 600 vases à fleurs.

La lingerie comporte 23.000 draps, 14.000 nappes, 80.000 serviettes de table, 48.00 serviettes à thé, 3.000 tapis de bains, 70.000 serviettes de toilette, 7.000 tabliers de cuisine, 55.000 torchons, 7.400 couvertures de laine.

Parlons maintenant du ventre de notre géant.

Le navire doit emporter à chaque voyage 60.000 œufs, 4.000 poulets, 20.000 kgs de pommes de terre, 16.000 kgs de viande, 6.000 kgs de poisson, 80.000 kgs de glace, 24.000 litres de vin, 7.000 bouteilles de vin vieux et de champagne, 2.6000 bouteilles de liqueurs et 9.500 bouteilles d'eau minérales.

La boulangerie est équipée de deux fours pouvant faire en une seule fois 180 pains, soit environ 1.700 kgs de pain par jour.

Le fourneau électrique de la cuisine possède trente foyers et trente-deux fours. Il mesure 17 m. en longueur sur 2 m. en largeur et pèse 20 tonnes.

La cuisine elle-même, d'une longueur de 65 m., est pourvue de tables froides, de tables chaudes et même d'une pompe à moteur... pour l'huile et le vinaigre.

*
**

Et j'en arrive, Messieurs, à mes conclusions. – Dans une première conférence, j'ai posé devant vous en quelque sorte le problème des origines. Pourquoi avons-nous construit *Normandie* ? Quels travaux ont dû être menés à bien pour qu'il fût possible de le mettre en chantier, de le lancer, de l'entrer dans les bassins, d'équiper son port d'attache et d'exploiter le navire ? Vous avez vu de quel ordre de grandeur ont été ces

travaux. Dans une seconde conférence, je vous ai parlé de ses particularités de coque et de machines et, dans cette dernière, de ses emménagements intérieurs. Je crains seulement que cette inévitable accumulation de détails ne vous ait pour un moment fait perdre de vue l'ensemble et c'est sur cet ensemble que je voudrais revenir pour terminer.

Normandie, dont vous m'avez vu démontrer sous vos yeux un à un les principaux rouages, apparaît, en le dégageant des échafaudages qui l'encombrent encore, comme une grande œuvre du génie français, peut-être même comme l'œuvre maîtresse de notre génération. Surgissant entre deux grandes expositions de l'art décoratif français, celle de 1925 et celle de 1937, notre géant peut être à la fois considéré comme la matérialisation des principes généraux posés par celle-là et comme une magistrale préface de celle-ci. Universel comme toutes les deux puisque chaque branche de la production y a travaillé, il présente sur elles cette supériorité d'être doué du mouvement. Il n'a pas besoin que les foules viennent à lui. C'est lui qui se déplace, qui prend les devants et qui va s'offrir aux regards critiques des peuples étrangers.

Qu'il les affronte donc sans crainte ! Ils y noteront à la fois la majesté des grands locaux communs et le charme des appartements particuliers, la belle ordonnance des ensembles et la gracieuse simplicité des détails. *Normandie* s'acquerra en Amérique des sympathies plus vite qu'aucun autre navire, parce que New-York, cité des gratte-ciels, admire la grandeur et l'effort, et, capitale d'un peuple jeune, a l'ardente passion de la nouveauté.

Comment l'Amérique ne considérerait-elle pas, par exemple, comme la plus touchante des évocations celle de ce théâtre flottant, résurrection sur l'Océan des anciens « showboats » qui parcouraient au siècle dernier les Grands Lacs et le Mississipi ?

Ne sentez-vous pas toute la portée de cette réalisation ? Tandis que *Normandie* fendra de son étrave les vagues de l'Atlantique, ou lorsqu'il sera immobile à son quai de New-York, de sa petite scène s'envoleront des voix et des chants de chez nous, l'esprit parisien, le dialogue incisif de nos jeunes dramaturges et les notes ailées des Debussy, des Fauré, des Ravel, de ces maîtres qui, depuis la mort du colosse

wagnérien, ont rendu la primauté à l'élégante musique de France. Quel geste, quel moyen de diffusion artistique !

Normandie, Messieurs, est une œuvre française complète et à cet égard jouera un rôle important de propagande nationale dans les ports où il séjournera, semblable à ces sortes d'ambassades mobiles que constituaient au XV^e siècle les vaisseaux marchands de l'Occident dans les Échelles du Levant. Par son caractère d'universalité, notre géant me fait également penser à ces châteaux-forts dans lesquels le moyen âge, en particulier le moyen âge normand, avait enfermé, avec toute sa science de la guerre, et par elle des lois de la physique et de la balistique, tout son amour de l'art désintéressé. Le Mont Saint-Michel comme en Syrie le Crac des Chevaliers, furent des châteaux-forts. Ce furent aussi des microcosmes, des mondes en raccourci où vivait toute une société complexe, dans l'enceinte desquels on trouvait des lieux de prières, des lieux de repos, des lieux de veille, le tout enveloppé dans un grand souci de la pureté des lignes et de l'élégance des formes architecturales.

C'est de la même manière que Normandie a voulu être l'image d'une nation, l'image aussi d'une province, de cette province dont Reclus a dit qu'elle était « le plus beau sourire de la nature tempérée ». À chaque pas, ses architectes ont eu le souci d'éviter le style impersonnel et international, sévère et pompeux et de garder toujours les tonalités particulières, plus gaies et plus claires, de notre pays.

Je sais que l'œuvre n'a pas échappé aux critiques. Les uns la trouvent trop novatrice, d'autres trop prudente.

Certains néophytes de la sécurité maritime ont estimé que la Compagnie n'était pas allée assez loin dans la voie de l'incombustibilité. Ils ont suggéré, de manière vague d'ailleurs, des projets de navires entièrement métalliques (y compris le mobilier), en s'appuyant sur les considérations qui ont fait prévaloir l'utilisation intégrale de l'acier dans les dernières constructions de wagons de chemin de fer. Ayant depuis plusieurs années consacré une grande partie de mon temps à l'étude de la protection des navires, qu'il me soit permis de dire aux auteurs de ces projets qu'ils tenaient insuffisamment compte du fait que le paquebot circule en atmosphère saline, que tous les problèmes à la mer présentent des inconnues qui n'existent pas dans les problèmes similaires à terre, et que la solution extrémiste et simpliste à laquelle ils s'étaient arrêtés ne pouvait pas être retenue dans le cas de *Normandie*.

Si la sécurité du bâtiment est le premier des buts que doivent se proposer les ingénieurs navals, il ne paraît nullement nécessaire pour cela d'afficher pour ainsi dire sur le navire cette préoccupation qui doit être la leur, de la faire éclater à tout instant aux yeux du passager, en donnant au paquebot qui le porte l'aspect peu accueillant d'une caserne de pompiers ou d'une clinique. Il a fallu, dans le cas présent, réaliser un intelligent compromis entre les exigences de la sécurité et certaines considérations de confort et de luxe qui ne peuvent pas être négligées, s'agissant d'une ligne comme celle de l'Atlantique Nord.

Nous avons précédemment indiqué que la protection du navire est essentiellement assurée :

- par la surveillance constante d'un personnel spécialisé, doté des moyens les plus efficaces de détection et d'extinction du feu ;
- par un cloisonnement serré, d'autant plus résistant qu'il doit protéger un plus grand volume ;
- par un emploi aussi généralisé que possible des matériaux ininflammables (verres, laques, métaux).

Le cloisonnement d'incendie ainsi établi d'après des expériences méthodiques et réitérées, il a paru possible, dans les cellules élémentaires que constituent les cabines pourvues elles-mêmes de parois peu combustibles, d'admettre l'usage de bois, d'ailleurs ignifugé, matériau qui ne peut être complètement remplacé dans les intérieurs en raison de sa souplesse, de l'agrément de son toucher, de son peu de sonorité et de conductibilité, enfin de l'extrême variété des essences et des coloris.

Il a d'ailleurs été également prévu un certain nombre de cabines métalliques dont l'ingénieuse répartition dans le navire crée d'utiles îlots de plus grande résistance à la propagation éventuelle du feu : nous croyons cette innovation du plus haut intérêt et pleine d'avenir. Mais pour *Normandie* on ne pouvait pas aller plus loin et procéder à de vastes et hâtives généralisations, sans attendre la sanction d'une expérience de quelque durée. Je déclare d'ailleurs que les modèles de cabines métalliques qui ont été choisis sont certainement les plus harmonieux et les mieux adaptés à la vie maritime qui aient été jusqu'alors réalisés.

Certaines personnes auraient voulu doter *Normandie* d'une décoration d'avant-garde. Je ne crois pas être ennemi des hardiesses et des idées neuves, mais je pense

qu'il ne convenait pas néanmoins de transformer cette œuvre imposante, production d'un art moderne maître de ses principes et de ses règles, en un vaste champ d'expérience. Pour de telles tentatives, il n'est nul besoin d'un navire de 300 mètres de long ; il y suffit d'un salon exigü de cénacle, plus propice aux outrances d'un art qui se cherche.

D'autres encore ont protesté contre l'application aux travaux de décoration et d'équipement intérieur du système d'appel à la concurrence auquel la Compagnie a dû recourir, en raison même de ses engagements vis-à-vis de l'État. Ils allèguent que cette méthode écarte les meilleurs – entendez les plus chers – et commercialise un art qui doit demeurer dans les hauteurs olympiennes sans s'abaisser à de mesquines discussions de prix. On me permettra de penser que l'ardente recherche du talent n'interdit nullement le souci d'une sévère gestion financière. Ce sera au contraire l'honneur de la Compagnie que d'avoir réussi à notablement réduire ses dépenses de construction et de décoration par rapport aux prévisions initiales, sans méconnaître jamais le vrai mérite et en le rémunérant toujours d'une manière équitable.

On a dit enfin – à l'inverse – (mais que n'a-t-on pas dit ?) que la Compagnie propriétaire du navire avait trop dépensé pour sa décoration, qu'elle avait versé dans la prodigalité et la recherche d'un luxe déplacé en ces temps de crise économique. Il est en vérité trop facile à ceux qui ont conçu le navire de répondre – aussi n'y insisterai-je pas. D'une part, en effet, ce qu'on appelle les dépenses de luxe n'ont pas dépassé 1 % de la valeur totale du navire, de l'autre c'est précisément ce 1 % qui attirera et fixera le plus clair de la recette de Normandie qui sans cette petite marge eût été semblable à tant d'autres. La même dépense, dite de luxe, a par ailleurs rendu pendant quelques mois l'activité à des professions qui sont parmi les plus spécifiquement françaises, les plus atteintes par la crise aussi, évitant à l'État ou aux communes de verser durant le même temps des indemnités de chômage qui eussent, certes, été moins bienfaitantes et moins bien accueillies.

Abandonnons, si vous le voulez bien, cette aride région des critiques, négligeons-là pour jeter, avant de nous séparer, un dernier regard, un regard confiant, sur ce gigantesque enfant qui va bientôt nous quitter et suivre sa destinée.

Oui, *Normandie* est jeune. Il a, dirai-je, tous les caractères de la jeunesse. « Il faut mettre de l'enfance partout » disait Louis XIV aux artistes qu'il avait choisi pour

décorer Versailles. Jamais ce conseil n'aura été plus largement suivi dans son esprit que sur *Normandie*, dont les boiseries et revêtements muraux sont généralement clairs, que l'air et la lumière inondent, qu'aucune solennité froide ne vient gêner.

Ses essais achevés, *Normandie* gagnera son port d'attache, Le Havre, où son arrivée est impatiemment attendue. Après les visites et la consécration officielle, un beau jour de Mai finissant, il recevra sa clientèle passagère, joyeuse et bourdonnante, toute prête pour le premier voyage. À sa passerelle, le Commandant Pugnet, maître à bord après Dieu, donnera quelques ordres de sa voix grave et calme, puis l'immense nef s'ébranlera doucement. Au pas d'un enfant, à l'allure – j'allais dire au bras – de ses deux remorqueurs, il quittera le quai, puis franchira les jetées, en présence d'une foule innombrable.

La Hève bientôt disparaîtra à l'horizon et, suivant la voie glorieuse de ses devanciers, depuis la caravelle de Colomb jusqu'aux transatlantiques modernes, ses frères, *Normandie* prendra son élan vers les rives de l'Hudson, poussera ses feux, enfoncera sa masse puissante dans les brumes de la mer Océane, et... « Vogue la galère!... »

Annexe 8 : Conférence de présentation du paquebot *Normandie* par Henri Cangardel au théâtre de la Michodière (1935)

Cette conférence fut donnée par Henri Cangardel, administrateur-directeur général de la Compagnie générale transatlantique, le 16 février 1935 au théâtre de la Michodière, à Paris. Elle fut ensuite publiée sous le titre « *Normandie* », *pavillon de la qualité française*, et se retrouve en de nombreux exemplaires dans les archives de l'Association French Lines, notamment en 1999 004 0922.

Mesdames

Messieurs

Vous parler de « Normandie », pavillon de la qualité française, est une tâche difficile. Le sujet est vaste, tout plein d'aperçus techniques. Je dois, tout d'abord, dissiper chez vous quelques préventions. On considère, à juste titre, les principales qualités françaises comme étant la mesure, la prudence, l'économie, et ce juste équilibre qui nous éloigne de ce qui est colossal ou sensationnel pour rechercher la beauté qui dure. Or, ce paquebot apparaît à beaucoup de nos amis comme trop grand, trop luxueux, avec quelque chose d'ostentatoire et de démesuré. Conçu dans une période de prodigalité, il arrive à l'heure de la pénitence. Avec la passion de dénigrement que nous connaissons trop bien, les mêmes, qui approuvaient hier chez nos armateurs une politique hardie et novatrice, critiquent avec violence l'initiative française. Devons-nous les écouter et le paquebot « Normandie » doit-il être condamné dans sa conception même avant d'être mis en service ? Je voudrais, sans passion, avec prudence mais avec fermeté, vous faire part de l'opinion de l'un des hommes qui va avoir dans quelques mois la lourde tâche d'exploiter « Normandie », sur les lignes de l'Atlantique Nord, et qui a, depuis plus de trois ans, la mission d'en surveiller l'achèvement.

Cette situation m'enlèverait toute liberté de jugement si j'étais responsable des plans du paquebot, mais je n'ai pas à défendre un amour-propre d'auteur. Lorsque, aux côtés de M. Germain-Martin, notre éminent Ministre des Finances, nommé par le Gouvernement pour procéder à la réorganisation de la Compagnie Générale Transatlantique, je fus désigné, en juillet 1931, pour prendre la direction de la Société,

nous établîmes un inventaire complet de l'Actif et du Passif. « Normandie » fut une de nos premières préoccupations ; mais le paquebot était déjà, non seulement commandé et commencé, mais 300 millions de dépenses étaient engagés ; dans l'Est et l'Ouest de la France, des usines au nombreux personnel travaillaient pour le paquebot. Arrêter la construction, c'était aller au-devant de difficultés contentieuses multiples, provoquer un chômage intense, renoncer délibérément pour la Compagnie aux ambitions qui avaient été conçues pour elle. En avait-on le droit ? La décision, quelle qu'elle fût, comportait des risques. Ceux qui avaient commandé le paquebot avaient eu la foi ; nous avons, de notre côté, avec moins d'élan et d'optimisme, eu confiance dans l'avenir. Nous avons ralenti la construction du navire, dont la livraison a été retardée. Sur beaucoup de points nous avons complété et rectifié les plans initialement établis. Mais, tel qu'il apparaîtra sur l'Océan dans quelques mois, « Normandie » sera bien le magnifique paquebot conçu il y a six ans, discuté dans ses caractéristiques principales pendant un an, et commandé enfin il y a cinq ans, au début de 1930, par les ingénieurs et le Conseil d'administration de la Compagnie.

Étranger à cette décision, je me présente à vous comme un homme arrivé par étapes successives à mieux apprécier la noblesse et la portée de l'œuvre entreprise. Je voudrais, au cours de cet exposé, vous amener à partager ma conviction et à souhaiter la grande victoire française que peut et doit être la mise en service de « Normandie » sous notre pavillon.

*

**

Pour bien comprendre l'état d'esprit de ceux qui ont conçu « Normandie » et qui ont pris la responsabilité de commander, il faut se rappeler quelle était, dans le monde, la situation en 1928-1929, et surtout quel était l'état des lignes transatlantiques. La vague de prospérité, dont les optimistes – et ils étaient légion – ne prévoyaient pas la fin, roulait sur l'Amérique. Rien n'arrêtait les audacieux. À cette époque s'achèvent, aussi bien chez nos sages amis Canadiens que chez les Américains du Nord, ces hôtels merveilleux, semblables à des forteresses et dont les milliers de chambres peuvent abriter des foules de touristes ; de cette époque date la floraison

des gratte-ciel de la ville haute à New-York et des immenses buildings de Chicago, Toronto et de quelques autres cités nées il y a moins d'un siècle et dont le développement tient du prodige. Les États-Unis d'Amérique envoyaient en Europe, par nos lignes, de nombreux passagers : alors qu'en 1913 nous ne transportions sous notre pavillon que 10.800 passagers de 1^{ère} classe, en 1929, grâce au succès d'« Île de France », nous en transportions 29.200, c'est-à-dire trois fois plus.

L'« Île de France », mis en service en 1927, avait rencontré, en effet, un magnifique succès. Des milliers de personnes attendaient son entrée dans l'Hudson. Le regretté Président de la Compagnie, M. Dal Piaz, me disait autrefois qu'il avait été reçu à Broadway, ayant à ses côtés le grand ambassadeur des États-Unis, M. Myron Herrick, et une imposante délégation française, avec les honneurs réservés aux Chefs d'État et au milieu d'un enthousiasme indescriptible.

Pour ce magnifique peuple sportif qu'est le peuple américain, ces paquebots, trait d'union avec le vieux Continent, sont l'objet des commentaires passionnés de l'élite comme de la foule. On connaît là-bas beaucoup mieux qu'ici les défauts et les qualités de chaque ligne et même de chaque paquebot. Cette attention aux moindres faits intéressant les grandes Compagnies maritimes donne au rôle que joue la French Line aux États-Unis une importance exceptionnelle. Il n'est pas rare qu'un homme d'affaires américain ait traversé quarante ou cinquante fois l'Atlantique ; les dames, les jeunes filles, les étudiants, ont en vue ce séjour en Europe, berceau des races qui ont formé l'Amérique ; il ne s'agit pas, pour cette artère vitale qu'est la ligne de New York, d'assurer, comme pour d'autres lignes de navigation, des exodes d'été vers des pays tempérés ; il y a un perpétuel échange de voyageurs, et, plus les communications se feront rapides avec New York, plus ce grand centre mondial de culture et de finance attirera à lui les voyageurs de l'Extrême-Orient, du Centre Amérique, des îles et des villes du Golfe du Mexique.

Les États-Unis d'Amérique ne sont pas seulement une nation de 120 millions d'habitants, arrivés en moyenne à l'un des plus hauts degrés de vie civilisée que le monde connaisse ou ait connu ; autour d'eux gravite un groupe de pays, unis ou non par la doctrine de Monroe, mais attirés par la grande métropole qu'est devenue New York.

Nos prédécesseurs, ayant en vue tout cela, pensaient que, à ce grand peuple en plein essor, il ne suffisait pas de présenter une copie d'« Île de France », magnifique unité de 43.000 tonnes, mais qu'il fallait, pour une fois, être au premier rang. Nous devions être en avance sur nos concurrents et offrir à nos passagers le meilleur bateau de la ligne.

C'est ainsi que les ingénieurs, après de longues études, se mirent d'accord sur un type de paquebot de 300 mètres de long et de 36 mètres de large, dont la vitesse devrait être supérieure à celle des autres navires, en vue de raccourcir la traversée de vingt-quatre heures. Aux beaux jours de la Compagnie Générale Transatlantique, vers 1900, la traversée se faisait en sept jours. M. le commandant Viville a retrouvé un document d'où il résulte que, grâce à M. de Calonne, en 1783, un service par bâtiments du Roi devait être organisé au départ de Lorient sur l'Amérique, avec une durée moyenne de traversée de quarante-cinq jours dans un sens et de trente-cinq jours dans un autre. Que de progrès assurés dans un siècle !

« France », puis « Paris » et « Île de France » furent, avec des différences de type et de vitesse, des paquebots de six jours ; « Normandie » sera le paquebot dont la traversée oscillera entre quatre et cinq jours. Ceux d'entre vous qui connaissent la mer, ou qui sont familiers avec les calculs, savent quelle puissance il faut déployer pour augmenter la vitesse et, surtout, pour que l'allure rapide ne trouble pas les passagers par la double réaction de la trépidation et des vagues. Vitesse accrue suppose puissance et tonnage. « Normandie » n'est pas le monstre dont on vous a parlé : il suffit de noter la progression des longueurs et des forces en chevaux depuis trente ans. A la « Lorraine » qui avait 177 mètres de long, succède la « Provence », qui avait 191 mètres : puis vient « France » avec 217 mètres ; « Paris » avec 233 mètres, et « Île de France », avec 242 mètres. Le saut paraît plus grand pour arriver aux 313 mètres de « Normandie ». Mais l'évolution, arrêtée chez nous, s'est poursuivie chez nos rivaux, et le paquebot « Île de France », quand il apparaît, est à peu près à l'égal des grands paquebots comme vitesse, mais reste d'un tonnage inférieur.

Les paquebots allemands, surtout, sont de tonnage très élevé : « Imperator », lancé en 1913, a 52.226 T., soit 8.000 T. de plus qu'« Île de France ».

« Bismarck », mis en chantier en 1915 mais achevé en 1923 [sic], et devenu « Majestic », a 56.621 T. et 22 nœuds de vitesse.

« Aquitania », de la Cunard, achevé avec la guerre, a 46.000 T. et 23 nœuds.

Depuis la guerre, les Anglais n'ont pas construit de paquebots rapides, à l'exception de « Queen Mary » et d'« Empress of Britain », qui porte pavillon canadien. Ce dernier paquebot est plus rapide qu'« Île de France »

Par contre, les Allemands, dont la flotte de grands paquebots a été divisée entre les Compagnies anglaises et américaines, ont construit, après « Ile de France », « Bremen » et « Europa », deux magnifiques unités plus rapides que toutes les autres. « Bremen » et « Europa » ont, en effet, une vitesse moyenne de 26 nœuds et peuvent dépasser aisément cette moyenne.

Nos concurrents italiens, de leur côté et malgré leur belle flotte construite depuis la fin de la guerre, annonçaient, en 1929, les deux superliners qui sont devenus « Rex » et « Conte Di Savoia », paquebots de 28 nœuds et d'un tonnage supérieur de 10.000 tonnes à « Ile de France » ; destinés à une ligne du sud, ils devraient être d'un tonnage inférieur aux paquebots affectés à la ligne de New York par le Nord.

Nos ingénieurs pouvaient difficilement rester inférieurs à « Bremen », « Europa », « Rex » et « Conte Di Savoia ». Ce n'est pas, cependant, l'entraînement de la concurrence, qui tend si souvent des pièges aux armateurs comme aux autres commerçants, qui est responsable de leur décision. Si « Normandie » a la taille qu'il a, c'est parce que, depuis longtemps, dans leurs études théoriques, les ingénieurs navals avaient prévu qu'on arriverait sur la ligne de New York au paquebot de 300 mètres de long, le meilleur pour la ligne à desservir et la vitesse à assurer.

C'est l'avis qu'exprimait, en 1929, à l'Institution des Naval Architects, le général de Vito, directeur des ateliers Ansaldo, en pronostiquant pour un proche avenir le paquebot de 1.000 pieds de long. Dès 1912, l'ingénieur général Bertin avait, en France, étudié le même problème en déterminant quel était, pour une vitesse donnée, le tonnage auquel le rendement économique était le meilleur. Depuis les études de M. Bertin, la chauffe au mazout, les chaudières à haute pressions, les réchauffeurs, les chaudières à tubes d'eau, ont permis de pousser jusqu'au bateau de 30 nœuds, vitesse que rendent possible les propres techniques réalisés dans ces dernières années, et c'est pour cette vitesse dans l'Atlantique que le paquebot de 300 mètres s'impose.

« Normandie » n'est donc qu'un épanouissement de la construction navale vers le type achevé du transatlantique ; ce n'est pas un paquebot démesuré, issu d'une

imagination de mégalomane. La meilleure preuve en est qu'au moment où nos prédécesseurs en décidaient la construction, sans s'être concertés avec nous, nos concurrents anglais de la White Star et de la Cunard décidaient la mise en chantier de paquebots de type analogue, ne différant que par des détails de construction de notre « Normandie ».

Cette similitude, dans les conclusions des ingénieurs ayant travaillé sans se connaître, est due à des raisons techniques et aux exigences de l'exploitation commerciale.

En effet, New York est séparé du continent européen par une distance qui est un peu supérieure à trois mille milles marins : les Compagnies de navigation assurant des départs à jour fixe – et cette fixité est utile pour la clientèle des passagers et des exportateurs – ont toujours eu en vue de pouvoir faire assurer par deux paquebots, au lieu de trois, leur départ hebdomadaire. Économie considérable de personnel, de combustible, de frais généraux et de dépenses de capital. Seul, le paquebot assurant la traversée en moins de cinq jours peut, en sécurité, effectuer un départ régulier tous les quinze jours. « Queen Mary » et « Normandie » sont les premiers paquebots à réaliser ce programme qui apparaît comme ambitieux alors qu'il permet de faire l'économie d'une unité !

Mais, pourquoi la Compagnie Générale Transatlantique a-t-elle voulu, dans cette recherche du type le meilleur du paquebot transatlantique, être la première ? Je vous ai, en quelques mots, ramenés à l'état d'esprit et aux illusions de l'année 1929. Nous manifestions encore, à cette époque, la volonté de nous comporter en peuple victorieux dont les destinées sont dignes d'envie. Notre excès de défiance en nous-mêmes, notre pessimisme, sont-ils plus justifiés que cette confiance ? Il faut, en tout cas, rappeler, pour être juste, que la Compagnie Générale Transatlantique était liée avec l'État par un contrat relatif aux services postaux de New-York, qui l'obligeait, en contre-partie d'une subvention bien faible, cependant, à construire des paquebots à certaines dates. Or, la convention dont il s'agit faisait une obligation à la Compagnie de mettre en ligne, avant 1932, un paquebot supérieur en vitesse et en tonnage à l'« Île de France », entré en service, en exécution de la même convention, en 1927. Le Gouvernement mit en demeure le Compagnie de s'exécuter ; un long échange de correspondance eut lieu entre le Ministère de la Marine marchande et la Société ; il fut

finalement convenu que le Ministère des Travaux publics exécuterait les travaux nécessaires pour permettre la sortie de Saint-Nazaire du nouveau paquebot (forme-entrée et dragage du chenal) et son accès au Havre. Le chantier de Penhoët construirait une cale spéciale de lancement et la Compagnie obtiendrait de l'État la garantie nécessaire pour contracter les emprunts indispensables pour assurer la construction. Les retards provoqués par ces longues discussions firent reporter à 1933 la date de mise en service du paquebot, date qui fut ensuite reculée à 1934, puis à 1935.

Ce n'est que le 8 juillet 1930 qu'un avenant à la convention entre la Compagnie Générale Transatlantique et l'État fut signé et le paquebot commandé. Les négociations avaient assez duré pour que les dirigeants de la Compagnie aient été inquiets de la tournure prise par le mouvement des passagers et par le début de la crise. Dans ses lettres au Ministre, le Président de la Compagnie signale que, seule, la garantie de l'État doit permettre la construction et que, si cette garantie fait défaut, la construction sera arrêtée. Quelques mois plus tard, la Compagnie connaissait les difficultés qui ont souvent été rappelées et n'ont pas à être décrites ici. L'État a pris, aux côtés de la Compagnie défailante, une part des responsabilités de l'exploitation ; « Normandie », né après de longues discussions financières et des études techniques non moins ardues, construit pendant la période de dépression la plus profonde que le monde maritime ait connue depuis longtemps, va-t-il, en entrant en service, être le signe avant-coureur d'un réveil d'optimisme ?

Nous voudrions l'espérer. Je vous ai rappelé les circonstances dans lesquelles le paquebot a été conçu et commandé, pour que vous sachiez que la construction de ce grand navire se défendait par d'autres arguments, et que, à tout prendre, l'État lui-même, par les mises en demeure adressées à la Compagnie, avait pris sa part de responsabilité dans la commande.

Ce paquebot, que la Compagnie seule a voulu aussi grand, en quoi diffère-t-il des autres, en quoi porte-t-il le pavillon de la qualité française d'une autre façon plus complète et plus originale que tout autre ? Nous allons l'examiner à trois points de vue, pour mettre plus de clarté dans ce débat :

D'abord, en étudiant les conceptions techniques, les réalisations industrielles et les mesures de sécurité prises sur le paquebot.

Ensuite, en décrivant en quoi « Normandie » témoignera des qualités artistiques de notre peuple et de nos dernières créations dans ce domaine.

Enfin, en examinant le paquebot au point de vue commercial, car n'oublions pas que ce magnifique outil n'est pas seulement une usine perfectionnée ou une exposition permanente d'art français : il doit contribuer, par son trafic, à l'accroissement de notre tourisme.

Je ne peux vous donner, par la description, une idée satisfaisante de l'immense coque de « Normandie » que quelques-uns d'entre vous ont vue à Saint-Nazaire. Sa conception technique particulière, les détails de construction ne peuvent être décrits ici. Je tiens simplement à vous signaler que, pour alléger les poids et diminuer les épaisseurs, plus de 6.600 tonnes d'acier à haute résistance ont été employées ; la soudure électrique a été également utilisée beaucoup plus que pour les bateaux antérieurs. Le paquebot possède une double coque, ce qui est une garantie précieuse en cas d'abordage. Quant aux formes de carène, elles ont été déterminées après de longs essais au bassin et avec l'aide de spécialistes de ces sortes d'études. Le paquebot a un avant à guibre, comme les voiliers d'autrefois ; un véritable capot recouvre les guindeaux et autres appareils qui se trouvent sur l'avant, et l'ensemble des lignes de la coque donne une impression de finesse et de force. Aucune manche à air visible, des ponts supérieurs très dégagés pour les sports et la marche. À l'arrière, une succession de ponts en encorbellement, dessinés d'une manière toute nouvelle. C'est le paquebot moderne, aux lignes aérodynamiques, favorisant la vitesse ; seules les cheminées, vues de l'avant, donnent une impression de largeur et de puissance ; vues par le travers, elles complètent admirablement la silhouette du paquebot et n'apparaissent pas trop larges.

Tel qu'il se présente, « Normandie » ne ressemble à aucun autre ; il n'est pas une copie agrandie d' « Île de France », mais il rappelle sur bien des points et sur un plan beaucoup plus vaste notre paquebot-cabine le plus récent et fort réussi, « Champlain ».

Lorsque « Normandie » fut lancé, devant une foule immense, le 29 octobre 1932, en présence de M. le Président de la République, et Mme Lebrun étant la marraine du paquebot, le poids total de la coque était déjà de 28.100 tonnes ; achevé, le navire déplacera plus de 75.000 tonnes. Pour mouvoir cette masse à 30 nœuds de vitesse dans la haute mer, les ingénieurs ont prévu un appareil moteur pouvant

développer plus de 160.000 chevaux. Les innovations essentielles portent sur le type des chaudières, à tubes d'eau et à haute pression, déjà essayé sur « Champlain », mais généralisé sur « Normandie », et, surtout, dans la propulsion électrique, qui est utilisée pour la première fois dans un grand transatlantique français.

L'ensemble de l'appareil de propulsion comprend, en dehors des chaudières, les turbo-alternateurs, les groupes convertisseurs et les quatre moteurs entraînant chacun une hélice. Chaque moteur peut développer en marche continue une puissance de 40.000 chevaux, à la vitesse de 243 tours par minute. Le poids d'un seul moteur de propulsion est de 200 tonnes environ. L'alimentation de chaque moteur d'hélice est assurée par un groupe turbo-alternateur d'une puissance de 33.400 kw. À la vitesse de 2.430 tours à la minute. Le changement de vitesse est commandé électriquement du poste de manœuvre.

Ces appareils ont été construits en France et constituent l'ensemble le plus puissant et le plus moderne de machines électriques existant sur un paquebot. Nous citons, pour donner une idée de l'importance de l'ensemble, quelques chiffres frappants :

Approvisionnement possible en mazout : 9.000 T. ;

Eau douce pour les chaudières et le service des passagers : 6.000 T. ;

Huile de graissage des turbines et moteurs : 103 T. ;

Poids des chaudières : 3.800T., sans compter les accessoires.

Les avantages du nouveau mode de propulsion sont la grande souplesse de manœuvre, les hélices pouvant tourner au nombre de tours qui est commandé, aussi bien en arrière qu'en avant, en silence, et, nous l'espérons, sans vibrations. Par ailleurs, cette immense machine électrique, sur un paquebot, provoquera sans doute, à l'usage, des problèmes de pratique courante délicats à résoudre ; mais, nous en avons l'assurance, notre personnel mécanicien, dirigé par un chef d'élite, saura tirer de son appareil moteur tous les avantages possibles. Le nombre d'hommes nécessaire à la conduite des machines, des chaudières et du navire lui-même est plus faible que vous ne le supposez à première vue, car il s'agit d'une usine moderne où la main-d'œuvre est bien moins importante qu'elle ne l'eût été autrefois dans une usine analogue et de plus faible puissance.

Le Commandant, aidé d'un Commandant adjoint et d'un second Capitaine, aura neuf officiers de pont sous ses ordres, aidés de deux élèves pour assurer le service de la navigation et la sécurité.

Le Chef Mécanicien aura dix-sept officiers et dix-neuf assistants, et l'équipage total, pont et machine, sera de deux cent quatre-vingt-douze hommes seulement. Mais à cet effectif s'ajoute le personnel de l'immense hôtellerie que constitue le paquebot. Là, un Commissaire Principal, aidé de deux Commissaires adjoints, aura un personnel civil considérable, placé sous les ordres de maîtres d'hôtel, chefs cuisiniers et chefs de rang, soit, au total, pour les traversées d'été, plus de mille personnes, dont deux cent dix cuisiniers, bouchers, sommeliers. En outre, trois médecins, des infirmières, des électriciens, coiffeurs, musiciens, imprimeurs, complètent les effectifs de cette ville flottante, qui doit assurer le logement et le confort de plus de deux mille passagers répartis en trois classes, comprenant, en chiffres ronds :

900 passagers de 1^{re} classe,

600 – classe touriste,

500 – de 3^e classe.

Nos préoccupations essentielles seront d'assurer la sécurité de cette cité flottante, et, surtout, de veiller à une parfaite protection contre le danger qui paraît menacer particulièrement les paquebots modernes : l'incendie.

Pour nous protéger efficacement, nous n'avons pas eu recours à un seul procédé : par exemple, l'ignifugation totale du bateau et la prohibition du bois, mais à une combinaison complexe de tous les éléments connus de protection, en n'oubliant pas que, de toutes les mesures prises, la plus efficace et celle qui domine toutes les autres : c'est l'activité et la discipline du personnel spécialisé dans la défense contre l'incendie.

Malgré le caractère un peu ardu de cette démonstration, je vous demande un instant d'attention, pour que je vous explique ce qui a été décidé. Je dois dire, pour être juste, que les dispositions prises aujourd'hui n'étaient pas prévues entièrement, lors de la construction, et qu'il a fallu modifier sur bien des points les prévisions primitives, retarder même la livraison du paquebot. Mais, en imposant ces décisions, les Services de la Marine marchande, chargés de la sécurité, ont été inspirés par des faits récents que je n'ai pas à rappeler. Nous nous félicitons des mesures prises, car

elles placent notre grand paquebot dans des conditions de sécurité contre l'incendie jamais égalées jusqu'à ce jour.

Le navire a été divisé en *quatre tranches principales* par cloisons d'incendie verticales donnant quatre sections autonomes au point de vue :

1° Distribution électrique,

2° Ventilation,

3° Distribution d'eau.

Les séparations sont assurées par cloisons d'incendie extrêmement épaisses, comprenant sur les deux faces un matelas de laine de scories, produit incombustible.

Les neuf ponts divisent ces quatre tranches principales en *36 tranches secondaires*.

Des cloisons d'incendie verticales métalliques, de même fabrication ou un peu moins épaisses, mais très efficaces, divisent les trente-six tranches secondaires en *100 tranches élémentaires*.

Des cloisons verticales avec feuilles d'amiante, bois ignifugé et protégé d'amiante, subdivisent les tranches élémentaires trop importantes.

Toutes les cloisons de coursive sont de ce dernier type ; elles partagent longitudinalement les différentes tranches en îlots.

Dans chaque îlot, comprenant plusieurs cabines, les cloisons de cabines ont été poussées de pont à pont, vaigrages fermés, soigneusement étanches, formant des cellules indépendantes et bien isolées.

Les puits de descente (escaliers, ascenseurs, monte-charges) sont fermés pour éviter les propagations des fumées de pont à pont par ces cheminées. Ils sont protégés par des cloisons métalliques garnies de laine de scories et d'amiante.

En résumé, le navire a été divisé en cellules par une série de cloisons, de résistance différente au feu, afin de limiter les aliments d'un incendie toujours possible et d'en empêcher la propagation.

Des rideaux d'incendie, judicieusement disposés, séparent les grands locaux communs (halls, salons, salles à manger).

L'emploi de cloisons métalliques a été étendu aux postes d'équipages, locaux sanitaires, lambourrage des grands locaux, partout où il a été possible de remplacer le bois par du métal.

Les installations électriques ont été particulièrement soignées. La distribution est faite par tranches principales, secondaires, élémentaires, en des tableaux soigneusement étudiés, ainsi que la répartition en tableaux tertiaires métalliques étanches. Chaque tableau est protégé par un disjoncteur étalonné.

Toute distribution électrique est faite sur gouttières métalliques par :

1° Fils sous plomb apparents dans le cas des postes de personnel ou des cabines des classes Touristes ou 3^{me} classe ;

2° Fils dissimulés sous tubes ou dans gouttières fermées pour les 1^{re} classe.

La ventilation est distribuée de façon à permettre un arrêt facile, par tranche, en isolant des tranches voisines, pour éviter l'accroissement du feu par la ventilation.

L'emploi des matériaux ininflammables a été largement étendu ; une sélection de peintures et vernis judicieusement faite après épreuves sévères en laboratoire.

Les éléments de décoration et d'ameublement ont été ignifugés autant qu'il a été possible de le faire.

Un réseau complet de détecteurs électrothermiques protège tous les locaux de passagers. Chaque cabine possède un détecteur.

Les locaux inhabités (cales, magasins, etc....) ont une détection automatique par fumée, suivant un appareillage mixte permettant le noyage de ces locaux par gaz carbonique.

Tous ces détecteurs se centralisent dans un *poste central de sécurité*, où s'exerce une surveillance constante des tableaux de détection et des appareils d'alarme.

C'est là qu'intervient une organisation très complète de surveillance, grâce au personnel spécialisé. Le navire est divisé en huit secteurs de ronde, chacun sous la surveillance d'un veilleur-pompier breveté, qui exerce un contrôle constant de son secteur, en suivant un itinéraire bien déterminé et invariable.

Un système de contrôle par tableaux lumineux permet au chef-veilleur stationnant dans le poste central de sécurité de savoir à chaque instant où se trouvent les veilleurs et permet d'entrer en communication avec eux au moyen de téléphones combinés à cette signalisation lumineuse.

Chaque rondier connaît parfaitement son secteur, reçoit une instruction spéciale ; il possède un diplôme de pompier. Il fait observer des consignes précises et

sévères. Ils sont choisis parmi des matelots à toute épreuve ; ils possèdent donc, à la fois, les qualités du marin et la technique du pompier.

Le poste central de sécurité donne l'alarme par sonneries et téléphones :

1° Aux officiers chargés de la sécurité ;

2° A la caserne des veilleurs-pompiers.

La caserne des veilleurs-pompiers comprend un groupe de postes d'équipage avec réfectoires et dépendances où vivent :

Les 22 veilleurs-pompiers spécialisés, et

Les 20 veilleurs auxiliaires choisis parmi le personnel.

En quelques secondes :

4 équipes de 10 pompiers peuvent être constituées.

À proximité de la caserne, des *armoires d'équipement* fournissent à ces pompiers tout le matériel nécessaire à la lutte.

Pour donner l'alarme et faciliter la lutte, 221 *armoires d'incendie* sont réparties dans tout le navire. Elles comprennent tout le matériel nécessaire.

80 possèdent un téléphone relié au poste central de sécurité.

Le paquebot possède 5 pompes à incendie de 300 T., qui peuvent, par un tuyautage spécial, refouler de l'eau sous pression de 6 kilos, par 500 robinets alimentant 11 kilomètres de manches ; plus 650 extincteurs portatifs, des extincteurs plus lourds, des projecteurs, des masques, etc., complètent cet arsenal de protection.

En résumé, nous avons adopté pour la lutte contre l'incendie tous les moyens possibles de prévention et de défense :

La division du navire par cellules, l'emploi de matériaux incombustibles, la surveillance constante, jour et nuit, par marins-pompiers brevetés, l'organisation de la lutte, bien réglée, prompte et efficace par des spécialistes, le matériel sélectionné, parfaitement entretenu et judicieusement réparti sur le navire.

Grâce à ces dispositions, tout incendie à peine découvert doit être limité et arrêté sans aucun dommage pour le navire et les passagers. Mais nous n'avons pas, pour avoir pris contre l'incendie les mesures les plus complètes, oublié le risque de naufrage. J'allais dire le vieux risque de mer, tellement la solidité de ces grands paquebots et leur taille donnent l'impression de sécurité totale vis-à-vis de l'Océan et de ses vagues. Pour assurer cette sécurité, rien n'égale la compétence et le

dévouement d'un incomparable personnel marin ; mais nous avons mis à sa disposition les appareils les plus perfectionnés : radiogoniomètres, télémètres, téléphonie et télégraphie sans fil, sondeurs électriques. La vitesse commande ces mesures de prudence : « Normandie » aura l'équipement le plus complet.

On s'étonne que chaque entrée en service d'un grand paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique constitue une manière d'événement, comme le serait une exposition d'art ou l'inauguration d'un palais décoré dans le goût moderne. Aussi les critiques mettent-elles en cause les habitudes de la Compagnie, attirée par le luxe plutôt que par la simplicité. Là aussi, une mise au point s'impose, en bonne justice.

D'abord, sans remonter dans l'Histoire jusqu'aux âges reculés, remarquons que les vaisseaux ont toujours été l'occasion de travaux de sculpture et d'ornement ; l'architecture navale a de tout temps été considérée comme un art, appelant à son aide les autres arts. Pierre Puget orna de magnifiques cariatides, non seulement les édifices de pierre, mais les bâtiments de mer du Roi ; nous retrouvons trace dans les Musées des dessins de Lebrun, Coysevox et autres pour les vaisseaux. Aux belles époques de la Marine, l'art a toujours été associé aux constructions neuves. Mais, autrefois, c'était pour le seul respect de la qualité de l'ouvrage que cette association existait : on aimait qu'un objet, même d'usage courant, fût en même temps utile et beau.

Aujourd'hui, nous reprenons cette vieille habitude française de la qualité, et c'est l'honneur de quelques grands industriels d'avoir restauré cette tradition un peu négligée. Nous n'y trouvons pas qu'une satisfaction d'amour-propre, car un paquebot comme « Normandie », allant rapidement d'une rive à l'autre de l'Océan, montrera à des milliers de passagers ce que la France aura produit de meilleur ; mieux que tous les articles de journaux, il témoignera pour nous. Les paquebots, c'est leur honneur, sont des fragments du territoire français qui se déplacent ; sur un espace restreint, tout est reproduit ou représenté de ce qui caractérise notre pays : la cuisine, l'accueil cordial sans familiarité, la grâce du décor, le choix des couleurs et l'harmonie des ensembles, sans rien de trop éclatant qui écrase ou qui choque.

Pouvions-nous ne pas donner aux installations de ce paquebot le caractère d'art et même de luxe qu'on nous reproche ? Qu'aurait-on dit si, malgré la magnifique floraison de nos artistes, de nos artisans, malgré l'importance chaque jour plus grande de notre industrie d'art, la valeur de nos décorateurs et de nos architectes, nous avions, sans aucune recherche, laissé construire un bateau uniforme comme un palace aux chambres standardisées, ou comme une clinique ? La diminution de dépenses aurait été infime, car, que représente sur le prix du paquebot ce qu'on est convenu d'appeler la décoration, expression impropre, car elle s'applique à l'ameublement, à l'éclairage et à tout ce qui concerne l'habitation dans les cabines et locaux communs ? Nous arrivons à 10% du prix du paquebot. Si nous avions éliminé les artistes, évité la diversité des cabines et choisi pour la décoration les matériaux les plus pauvres, ce n'est pas 1% du prix total du bateau que nous aurions économisé.

Quatre architectes éminents ont dirigé le travail d'ensemble et se sont plus spécialement chargés des locaux de 1^{re} classe : salons, salle à manger, etc...

Des décorateurs de talent ont dessiné et ont fait exécuter les cabines après une exposition de modèles qui nous a été fort utile ; je passe sur le travail de sélection auquel le Gouverneur général Olivier, M. Dautry, l'ingénieur en chef Romano, mon collègue Marie et moi avons été successivement astreints, pendant cette longue période de préparation. Il n'y a pas, dans un ensemble aussi vaste, de détail qui n'ait sa valeur.

Un armateur étranger, assez peu informé de l'art de notre pays, m'a posé, avec une pointe d'inquiétude, cette question : « La décoration de « Normandie » sera-t-elle moderne ? » Je lui ai répondu : « Mais je ne peux concevoir qu'elle ne le soit pas ». Il y a, en effet, un art qui s'est tellement imposé à nos yeux de Français que nous souffrons de voir les festons, les macarons, les chapiteaux décorés du siècle dernier. Nous aimons les larges volumes, la clarté, la simplicité, la richesse délicate de nos décorations. Cette éducation de l'œil que chaque Français un peu cultivé a réalisée, bien des étrangers ne l'ont pas encore faite et restent attardés aux copies d'un art qui eut son heure de gloire, mais qui ne vaut pas l'art d'aujourd'hui, adapté à nos façons de vivre, à notre amour de la lumière et de la clarté. Quel plus merveilleux instrument de propagande qu'un paquebot, allant chaque semaine de France en Angleterre et en Amérique, obligeant, non plus à traverser distraitemment une salle d'exposition, mais à

vivre dans une atmosphère, à s'habituer à des formes, à des couleurs qui ne sont pas familières ? C'est là où l'exaltation de la qualité artistique française par « Normandie » doit prendre toute sa valeur. Pussions-nous avoir réussi à remplir ce rôle difficile ; votre jugement nous répondra dans quelques mois.

Autre critique : « Pourquoi ces dépenses, même peu élevées, pour un paquebot qui se démodera vite et qui terminera sa carrière dans vingt ans ? » Mais la réponse est facile. Certes, les palais de marbre et de pierre valent mieux que nos constructions flottantes ; mais, par leur déplacement même, combien celles-ci sont d'un rendement éducatif plus efficace ! Mieux qu'une exposition qui dure quelques semaines ou quelques mois, nous avons une vie de plusieurs années ; les œuvres d'art, sculptures, meubles, bas-reliefs, tableaux débarqués, seront recueillis par les particuliers ou les musées. L'enseignement sera donné, la dispersion des idées sera faite : de l'Océan sera réparti aux quatre coins du monde l'exemple français. On nous reproche d'édifier un Versailles et de le construire pour vingt ans. Nous n'avons pas cette prétention. Notre éminent président, M. le Gouverneur général Olivier, qui fut un merveilleux animateur de l'Exposition Coloniale, continue à la Compagnie le rôle que pendant trois ans il joua ; il apprend à l'Étranger à connaître la France et, peut-être, aux Français à se connaître eux-mêmes.

Mais, me direz-vous, que comportera de vraiment remarquable et nouveau votre grand paquebot, du seul point de vue artistique ? Je ne peux que vous en donner un aperçu rapide ; sans quoi je vous retiendrais trop longtemps.

Notre « Normandie » vaudra, nous l'espérons, par l'importance des locaux mis à la disposition du public, et aussi, par la qualité de leur décoration. Il y aura sur les ponts supérieurs une succession de pièces de réception, comme on n'en voit sur nul autre bateau, un jardin d'hiver avec de vraies fleurs, des cages d'oiseaux, de l'eau courante, un aquarium ; donnant sur le jardin : deux salons pour la lecture et la correspondance ; plus loin, un théâtre avec 380 places, un magnifique hall, une galerie, un grand salon, deux petits salons, un fumoir ; un bel escalier complète cet ensemble et s'achève par la statue de la Normandie. Derrière la statue commence un vaste grill-room prolongé par une terrasse. Cette promenade au grand air donnera aux belles traversées d'été, tout l'agrément de la danse et de la musique sous le ciel.

Dans les ponts au-dessous, il existe une piscine remarquable par sa décoration et sa dimension ; autour d'elle, les salles de massage, douches, étuves, qu'un paquebot moderne doit posséder. Une belle chapelle, une salle à manger monumentale, dont la décoration est une surprise, car les parois en seront revêtues de verre ; elle a 86 mètres de long, 9 m. 50 de hauteur, les dimensions mêmes de la Galerie des Glaces à Versailles ; elle se termine par une belle pièce aux formes arrondies, un peu plus basse de plafond et qui pourra être séparée de l'ensemble.

Quant aux cabines de 1^{re} classe, presque toutes extérieures, elles seront claires, simples, aménagées au goût moderne ; assez dissemblables par les coloris de tissus, le mobilier, elles donneront, je l'espère, la mesure de la variété de talent de nos décorateurs et de nos fabricants de tissus et de meubles. Je ne cite personne, ne voulant pas m'exposer à des omissions et à des injustices.

On nous a adressé le reproche d'avoir prévu un trop grand nombre d'appartements de luxe, alors que les passagers pouvant payer le prix de ces appartements auraient disparu. Il n'y a que quatre appartements de grand luxe sur notre paquebot, sur un total de 900 passagers de 1^{re} classe à embarquer. Il ne faut pas verser dans un accès de pessimisme exagéré et imaginer que, dès maintenant, les grosses fortunes américaines ou européennes ont disparu. Il n'est pas d'ailleurs nécessaire d'être milliardaire pour louer ces appartements dont le tarif est très en-dessous de ce qu'il faut pour des « suites de luxe » bien moins belles sur l'« Ile de France » où elles étaient mises en quelque sorte aux enchères en 1928 et 1929.

D'ailleurs, pour tenir compte de l'évolution de la clientèle dans les dernières années, nous avons donné tous nos soins aux cabines dites *touristes* et qui constituent, en réalité, la 2^e classe à bord. Nous avons réalisé, pour cette classe, une amélioration sensible sur ce qui avait été primitivement prévu ; une piscine à air libre, des promenades bien dégagées, de jolis salons ont été ajoutés aux dispositions prises pour cette catégorie de passagers qui se développe considérablement et présente pour nous le plus grand intérêt.

Les 3^{es} classes aussi ont fait l'objet de toute notre attention, ainsi que les locaux d'équipage, et, si nous n'avons pu changer certaines dispositions prises, nous avons fait tout notre possible pour améliorer, sur ce paquebot moderne, le confort et les conditions sanitaires de ceux dont dépendent la réussite des voyages et le renom de la

ligne. Et ici, je dois rendre hommage à ce qui est encore une qualité française, dont « Normandie » porte noblement le pavillon : la valeur du personnel marin et civil, quel qu'en soit le grade ou la fonction. Il règne sur nos paquebots une émulation, un désir de bien faire, une volonté de n pas être inférieur au concurrent, qui sont le plus grand réconfort pour les dirigeants de la Compagnie, aidés par des Commandants d'élite et des officiers remarquables. Notre soutien principal, dans la lutte constante à laquelle nous sommes contraints pour ne pas être dominés par nos rivaux, réside dans la conscience du personnel pour défendre la ligne nationale. Je devais cet hommage aux officiers et aux marins de la Compagnie, toujours dignes de leur vieille réputation, à nos cuisiniers, maîtres d'hôtels, garçons de cabine ou de salle à manger, qui savent être aimés des passagers et font, à l'étranger, le renom des paquebots français.

III

Vous savez comment « Normandie » fut conçu, commandé et construit. J'espère vous avoir prouvé que, si grand qu'il puisse paraître, notre paquebot n'est pas démesuré, et que, à l'occasion de cette construction, nous aurons pu montrer au monde ce que, dans la période actuelle, la France peut donner de plus achevé comme qualité technique, industrielle et artistique. Il me reste une dernière question – et la plus importante – à débattre devant vous. Ce magnifique outil, à quoi va-t-il servir ? Peut-on assurer qu'il aura un jour cette qualité essentielle de tout ce qui est destiné à durer : paiera-t-il ? « Normandie », réalisation technique et artistique parfaite, n'est-il pas, commercialement, une erreur et n'entraînera-t-il pas de trop lourdes charges dans son exploitation ?

Certes, nous ne le dissimulons pas, l'entrée en service de « Normandie », dans des circonstances actuelles, pose pour les dirigeants de la Compagnie Générale Transatlantique des problèmes dont la solution n'est pas aisée. Il aurait été plus sage et plus simple d'attendre, pour la construction de ce paquebot, que le monde eût repris son équilibre ; mais je vous ai rappelé comment, en 1931, ayant trouvé « Normandie » en cours de construction, nous l'avons laissé s'achever en reculant de deux ans la date de la mise en service. La Cunard a procédé de façon un peu différente : elle a d'abord arrêté la construction, puis, lorsque son accord avec le Gouvernement et avec la White Star a été acquis, elle l'a reprise et « Queen Mary » entrera en service un an environ après « Normandie ».

Cette décision de nos amis et concurrents britanniques doit déjà vous rassurer un peu, car, si le Gouvernement anglais et la Direction de la Cunard avaient considéré « Queen Mary » comme une erreur, ils n'auraient pas manqué, avec l'esprit de décision qui les caractérise, de n'en pas poursuivre l'achèvement et de construire des paquebots de remplacement plus modestes.

Mais, ce qui doit vous apaiser résulte d'un examen détaillé des statistiques de passages et des listes de paquebots en service.

Il ne faut pas oublier que la ligne de New-York au Continent européen, la principale artère maritime de communication, nécessite la mise en ligne d'un nombre considérable de paquebots.

Je vous ai donné la liste des grandes unités construites dans ces dernières années par nos principaux concurrents. Mais l'ensemble de la Flotte transatlantique contrôlée par l'organisation de la Conférence des Passages, comprend : 15 paquebots de plus de 30.000 tonnes, en y incluant les paquebots italiens « Rex » et « Conte Di Savoia ». Le nombre de paquebots âgés de vingt ans ou plus est, dans cette liste, de : cinq².

Avant quelques années, il faudra remplacer ces cinq paquebots évincés de la compétition. En dehors de ces cinq navires, quatre autres, dont notre « Paris », « Majestic », « Homeric » et « Colombus » sont déjà atteints par la concurrence et l'arrivée de « Queen Mary » et de « Normandie » les diminueront gravement. L'an dernier, notre vieux paquebot « France » et « Rochambeau », deux excellentes unités, sont sorties de l'activité avant l'heure de la retraite définitive, mais elles étaient délaissées de la clientèle. Neuf grands paquebots de plus de 30.000 T., représentant un tonnage de 380.000 T., d'une capacité de transport de 13.000 passagers, par traversée, seront remplacés par deux paquebots ne pouvant transporter que 4.000 passagers à eux deux, par traversée. Ce n'est donc pas, contrairement à l'opinion courante, un accroissement de la capacité totale de transport qui coïncidera avec l'entrée en service de deux grands paquebots. Cette diminution de capacité sera en partie compensée par la rapidité des voyages, mais, même en admettant vingt voyages des nouvelles unités contre dix des anciennes (chiffre au-dessous de la réalité), l'offre annuelle serait de 80.000 places contre 130.000. Nous espérons donc que nous devrons avoir, pour « Queen Mary » et pour « Normandie », une excellente utilisation dès la reprise du trafic. D'ailleurs, la rapidité de transport équivaut à un rapprochement des continents. Le Havre à cinq jours de New York, l'avion amène à San Francisco en moins de vingt heures, et, de là, en douze jours au Japon, qui se trouve à vingt jours du Havre, le passager ne changeant pas de latitude et ayant à sa disposition les moyens les plus rapides et les plus modernes, « Normandie » rapproche Le Havre non seulement de l'Amérique, mais de l'Asie.

² « Berengaria », « Aquitania », « Leviathan », « Olympic », « Mauretania ».

Nous pouvons donc espérer une clientèle nouvelle venant d'Extrême-Orient, malheureusement très faible.

Cette extension des clientèles n'apparaît pas comme une anticipation ; chaque jour elle se réalise un peu plus ; cependant, nous entendons à chaque pas l'objection :

« Pourquoi ne pas se contenter du type cabin-ship, plus lent, plus modeste et de bon rapport ? »

L'Amérique, avec « Washington » et « Manhattan » ; la France, avec « Champlain » et « Lafayette » ; l'Angleterre, avec « Britannic » et « Georgic », ont montré la bonne voie, il faut s'y tenir.

Ce n'est pas à un représentant de la Compagnie Générale Transatlantique de dénigrer les paquebots dits « à classe unique »³. C'est la Compagnie Générale Transatlantique qui a décidé du succès de ces paquebots en les développant avant la guerre, avec « Chicago », « Rochambeau » Notre « Champlain » est le type achevé de ces unités magnifiques. Il est surtout le modèle des paquebots qui peuvent, même avec un assez faible contingent de passagers, partir en hiver sans subir de déficits considérables. Sa capacité en fret, sa faible consommation, en font un transatlantique économique. Mais, faut-il d'un trait de plume rayer toute la flotte rapide qui compte encore tant d'unités, contraindre les passagers, – qui trouvent, sur les paquebots de plus de 50.000 tonnes, un confort et une rapidité de voyage que le « Champlain » et les autres « cabin ships » ne peuvent donner, – à utiliser ces unités ? Aucune mesure ne pourrait être plus désastreuse pour le développement d'une clientèle, que nous allons chiffrer, qui veut toujours plus de confort et de rapidité et qui a fait trois années durant le succès de « Bremen » et « Europa », en raison de la vitesse de ces deux remarquables unités. Par contre, il est frappant que les passagers touriste et 3^e classe réclament toujours les paquebots très rapides, car c'est sur ces unités que le confort est pour eux le plus grand, sans parler de la rapidité qui a les mêmes précieux avantages pour toutes les classes.

³ En fait, ces paquebots ont 3 classes : Classe cabine, Classe touriste, 3^{ème} Classe. Leur appellation vient de ce que se [sic] sont des paquebots où la 1^{re} et la 2^{ème} Classe sont en quelque sorte fusionnées dans une Classe unique, intermédiaire entre les deux.

À côté de ceux qui conseillent d'abandonner le type du paquebot rapide, pour des raisons d'économie, se trouvent ceux qui viennent dire : le règne du bateau est fini, c'est l'avion qui va dominer les lignes transatlantiques.

Certes, je ne suis pas le détracteur de l'avion ; je sais les possibilités infinies que nous ouvre la conquête de l'air ; mais il est sage de prévoir des étapes, surtout lorsqu'il s'agit d'un problème comme la traversée de l'Atlantique. Ceux qui sont marins me comprennent. Nous pensons que, pour un certain nombre d'années, un grand paquebot rapide sera préféré à la voie aérienne ; nous nous préoccupons, pour « Normandie », comme pour nos autres paquebots, de liaisons étroites avec l'aviation. Dès qu'il touchera un port en Angleterre, en France ou aux États-Unis, le passager aura à sa disposition un avion pour rejoindre rapidement sa destination ; pour les transports postaux, la liaison transatlantique est désirable et prochaine par avion, mais aucun préjudice ne sera porté ainsi aux grands paquebots pour lesquels le transport des lettres et colis ne comporte qu'une infime partie de la recette. Les traversées de l'Atlantique en avion, avec cabine étanche, à de hautes altitudes et dans des temps-records, sont peut-être prochaines, mais je suis assuré que le confort merveilleux du paquebot aura encore beaucoup d'attrance. Il n'y aura sans doute pas dans l'avenir disparition d'un moyen de transport au détriment d'un autre ; il y aura déplacement de clientèle ; il y aura pour nous peut-être moins de masse de passagers aux belles journées d'été, mais que de possibilités restent encore ouvertes à nos paquebots si le monde retrouve enfin son équilibre !

Notre conclusion est bien nette : ni le « cabin-ship », malgré ses incontestables qualités, ni l'avion, ne doivent rendre inutile le paquebot rapide ; par leur vitesse même, comme par leur prix, ces paquebots devront être moins nombreux. C'est pour la France une chance que, dans la situation actuelle, nous nous présentions dans la compétition future des passages avec un paquebot de la classe de « Normandie » qui doit naviguer, pendant une période que nous espérons assez longue, en coordonnant ses départs avec ceux de « Queen Mary » et bénéficier, comme premier d'une série, de l'attrance que ces belles unités auront sur la clientèle.

Mais cette clientèle, quelle est-elle ? Quel est le volume général du trafic entre l'Europe et l'Amérique et vice versa ?

D'abord dans le sens Ouest, l'ensemble des Compagnies à transporté :

En 1913 : 1.642.000 passagers.

En 1929 : 733.000 passagers.

Le nombre de passagers d'Europe en Amérique, diminue donc de 900.000. Cette énorme chute est due à la loi d'immigration américaine de 1924 qui a réduit à un maximum de 150.000 personnes le nombre de passagers émigrants pouvant être admis chaque année sur le territoire des États-Unis, alors qu'avant la guerre, l'entrée était libre dans ce pays.

Le chiffre ci-dessus de 1913, comprenait 1.000.000 d'émigrants, le chiffre de 1929 n'en comporte plus que 150.000. Si nous retranchons ces émigrants, nous constatons que le nombre de passagers de classe est retranché sensiblement le même, dans le sens Ouest, de 1913 à 1929, soit, en chiffres ronds :

En 1913 : 640.000 passagers.

En 1929 : 580.000 passagers.

Comme actuellement il ne faut pas espérer que le Gouvernement Américain ouvrira les portes à l'émigration, mais aura plutôt tendance à réduire de plus en plus le chiffre des admissions (7.000 émigrants seulement en 1934), les Compagnies de l'Atlantique Nord ne peuvent donc plus compter, pour alimenter leurs paquebots, que sur le mouvement de passagers non-émigrants. Ce mouvement est de l'ordre de 500.000 passagers, dans le sens Ouest, en période normale.

Voyons maintenant le mouvement de passagers dans le sens Est. Il a été de :

En 1913 : 560.000 passagers.

En 1929 : 494.000 passagers.

ce qui prouve que, contrairement à l'opinion courante, la prospérité des États-Unis, même pendant l'année record 1929, n'a pas créé un trafic supérieur à celui d'avant-guerre, au départ d'Amérique. Une augmentation de ce trafic, essentiellement « aller-retour » aurait compensé, dans une certaine mesure, l'énorme diminution du trafic d'émigration. En fait, le trafic dans le sens Est, en période normale, est de l'ordre de 50.000 également, comme le trafic actuel Ouest, non émigrant.

Ainsi, la législation américaine restant inchangée, les Compagnies de l'Atlantique Nord peuvent espérer avoir à transporter 500.000 passagers environ, dans chaque sens.

Le trafic est donc maintenant « aller-retour », tant au départ d'Europe qu'au départ d'Amérique. Il existe deux mouvements, l'un, de beaucoup le plus fort, ayant son point de départ aux États-Unis, l'autre, faible, mais qui se développera, ayant son point de départ en Europe.

Quelle est la répartition des passagers par classe ?

Nous basant sur l'ensemble des passagers Ouest et Est, nous constatons qu'en 1^{re} classe le trafic n'a pas été augmenté par rapport à l'avant-guerre : Les Compagnies ont en effet transporté, dans les deux sens :

En 1913 : 193.000 passagers.

En 1929 : 187.000 passagers.

Par contre, la seconde classe d'avant-guerre ayant été remplacée par un ensemble de classes, sous les dénominations de « classe cabine » et classe touriste », a vu son chiffre augmenter, de 1913 à 1929. En effet : les Compagnies ont transporté :

En 1913 : 421.000 secondes classes,

En 1929 : 531.000 « cabine » et « touriste classe

ceci prouve, qu'un certain nombre d'anciens passagers de 3^e classe, de moyens modestes, voyagent maintenant en Touriste et qu'ainsi l'amélioration du confort est appréciée par la clientèle populaire. En résumé, après la guerre, pas de régression du trafic, en dehors de la source d'émigration qui est bloquée par la législation américaine, mais au contraire stabilisation de ce trafic à 500.000 passagers dans chaque sens, et répartition différente par classes, à l'exclusion des premières, restant constantes.

Malheureusement, en pleine année record, fin 1929, survient la crise américaine qui fait immédiatement baisser le trafic au départ des États-Unis, et au départ d'Europe. Dès 1930, l'émigration est presque complètement arrêtée, et les Américains restent chez eux.

Le chiffre de passagers transportés tombe ainsi, progressivement chaque année, jusqu'au chiffre ci-dessous, de 1934 (représentant une diminution de 60% par rapport à 1929) :

Dans le sens Ouest : 273.125 passagers.

Dans le sens Est : 273.250 passagers.

le mouvement est ainsi rigoureusement « aller-retour ».

On voit la marge très considérable qui sépare nos chiffres actuels des chiffres d'avant-guerre et de 1929. Le retour aux chiffres d'avant-guerre est impossible, puisque les États-Unis ne veulent plus d'émigrants, mais pour voir améliorer sensiblement notre trafic, et le ramener au niveau de 1929, nous n'avons pas à escompter des circonstances exceptionnelles, il suffit d'envisager, par étapes, la fin de la crise générale qui ramènera la prospérité aux États-Unis. L'Amérique a subi une crise terrible mais le pays est sain et doit revenir à une stabilité économique nécessaire à la vie même des transports maritimes.

Or, quelle est, avec les chiffres actuels, la possibilité d'exploitation de « Normandie » ? Je réponds à cette question, avec une surprise heureuse. Elle n'est pas aussi mauvaise que nous pouvions le craindre. Je vous fais grâce des calculs basés sur les statistiques des voyages depuis un certain nombre d'années. Cependant, quelques chiffres doivent être retenus, car ils indiquent un fléchissement de recettes supérieur à la baisse du trafic, de 1929 à 1934 le nombre de passagers de 1^{re} classe baisse de 65 % ; le nombre de passagers touristes et cabines fléchit de près de 60 %. Par ailleurs, la proportion des passagers transportés sur notre ligne, loin de fléchir, se maintient et s'accroît même, dans certains cas, mais la recette de l'« Île de France », prise comme terme de comparaison, passe en moyenne, de 13.444.000 francs par voyage aller et retour, en 1929, à 2.839.000 francs en 1934, soit une baisse de 80 %, car la chute de la monnaie a aggravé les résultats. Fort heureusement, les dépenses de voyages de l'« Île de France », qui étaient en moyenne de 5.600.000 francs en 1929 sont tombées à 2.500.000 francs, nous permettant ainsi d'exploiter ce grand paquebot sans pertes d'exploitation proprement dites ; mais les charges globales de la Compagnie, les frais généraux, les amortissements et le service des emprunts ne sont pas compris dans les chiffres ci-dessus et c'est pourquoi la ligne de New-York ne peut, dans la période actuelle, être exploitée sans l'aide de l'État.

Nous espérons que « Normandie » pourra obtenir des résultats analogues à ceux d'« Île de France » en 1934. Autrement dit, les recettes escomptées de passagers, poste, fret, doivent dépasser légèrement les dépenses engagées pour les voyages, en y comprenant même une certaine quote-part de frais généraux.

Nous connaissons maintenant le tarif auquel seront vendues les places sur notre paquebot. En 1^{re} classe : 280 dollars ; en touriste : 150 dollars ; en 3^e classe : 100

dollars, soit, au cours actuel du change, 4.200 francs, 2.250 francs et 1.500 francs. Nous sommes loin des prix payés sur l' « Île de France », au moment de la prospérité, et où le minimum en 1^{re} classe n'était pas inférieur à 8.000 francs. Nous escomptons des recettes de fret intéressantes grâce à la rapidité du paquebot et un pourcentage d'utilisation des places offertes en rapport avec la crise et qui ne sera pas très élevé. Malgré cela, les dépenses d'un voyage aller et retour, qui dépassent 5 millions de francs, doivent pouvoir être couvertes par les recettes escomptées des passages et du fret ; nous n'espérons pas, toutefois, faire supporter au paquebot la part de frais généraux proportionnelle à ses recettes, comme il serait normal, et nous ne pourrons pas assurer le remboursement des emprunts par nos propres ressources. En résumé, l'amortissement du paquebot ne pourra pas être garanti par les recettes commerciales, mais que d'industries, en cette période de crise, en sont réduites à cette situation ! Pour la Compagnie Générale Transatlantique, « Normandie » n'est donc pas la charge écrasante qu'on a redoutée pour notre exploitation.

Nous escomptons, par la seule mise en ligne de ce paquebot, 10.000 passagers empruntant, pendant une année, la ligne française en supplément au chiffre de 1934. Il ne faut pas se dissimuler que si ces 10.000 passagers constituent une amélioration pour notre trafic, beaucoup d'autres passagers, habitués de notre ligne, abandonneront les paquebots « Île de France » ou « Paris » pour prendre « Normandie ». « Paris » surtout, sera sérieusement touché par cette concurrence venue du même pavillon ; mais il y aura bénéfice pour la ligne et pour la France. Les touristes supplémentaires que nous amènerons, il faut espérer que la France saura les retenir en grand nombre. Nos dernières statistiques sont assez peu encourageantes ; les débarquements en Angleterre augmentent, Londres attire les Américains plus que Paris ; si nous ne réagissons pas vigoureusement, une initiative comme la mise en ligne de « Normandie » ne produira pas, pour notre tourisme, tous les résultats qu'on devrait attendre.

C'est que l'importance pour notre économie nationale, de l'existence d'une flotte de paquebots n'est jamais assez mise en lumière. Prendre des passagers à New York, Buenos-Ayres, San Fransisco, sur un bateau français, c'est les faire vivre en France quelques jours ou quelques semaines plus tôt, c'est accroître les chances de

garder des touristes et améliorer, par d'importants versements, la balance de notre Commerce.

« Normandie » devra avoir en recettes, pour les vingt voyages de l'année, une centaine de millions, chiffres de crise, qui seront largement augmentés dès la reprise ; les deux tiers de cette somme seront dépensés en France. A-t-on fait le calcul de ce que cela représente pour la France en impôts, en activité commerciale et industrielle ?

Je ne chiffre pas, car ce n'est pas chiffrable, ce que nous vaudra en commandes la publicité faite à nos artistes, à notre art de la décoration et de l'ameublement. Pourquoi faut-il que tout cela soit oublié ?

Nous sommes loin de cette calamité dont on a parlé comme si elle était le résultat d'un acte de folie des grandeurs. À vrai dire, une fois de plus, nous nous sommes dénigrés nous-mêmes et nous n'avons pas voulu voir ce qu'une décision, certes hardie, comportait de grandeur et même de chances de profit pour la Nation.

J'en suis persuadé, la plupart d'entre vous pensent désormais que « Normandie » n'est pas une aussi grande erreur qu'on l'a dit. La France trouvera dans ce nouveau grand paquebot un supplément de prestige et une occasion de recettes si appréciables que, la crise finissant, « Normandie » peut devenir une source de bénéfices réduisant alors à néant toutes les critiques.

Peut-on en dire autant de toutes nos initiatives et de tous nos placements, même d'après-guerre ? Je lisais récemment dans un journal financier l'inquiétude que pouvaient inspirer aux porteurs français certains placements assez récents dans des pays étrangers, où l'épargne française a investi des milliards. Peut-on mettre en balance le risque couru par notre argent en pareil cas et l'investissement qui a été fait dans un grand bateau construit en France, exploité par des équipages français, dont les recettes seront en majorité faites au profit de la France et qui, en outre, attirera à notre tourisme, chaque année, des milliers d'étrangers ?

Une nation n'a pas de budget de publicité comme une affaire commerciale et, sans doute, est-ce un tort ; dans le cas de la France, que d'erreurs circulent à l'étranger et que personne ne rectifie ; que de fausses nouvelles sur notre pays et jamais démenties ! La Compagnie Générale Transatlantique a réussi bien souvent à redresser notre prestige en Amérique, et, en tout cas, à maintenir chez ceux qui la connaissent bien, la bonne réputation de la France. « Normandie » constituera pour la France, aux États-Unis et dans le monde entier, un événement dont nous ne devons pas diminuer l'importance. Ce sera la meilleure réponse aux dénigresments systématiques.

Si ces faits n'apparaissent pas dans tout leur éclat, c'est parce que, en France, la Marine, qu'il s'agisse de la Marine militaire ou de la Marine marchande, est peu connue, quand elle n'est pas méconnue. Nous subissons cette contradiction, dont il faudra bien un jour que nous sortions, sous peine d'en mourir. Nous avons l'état d'esprit, les petites inquiétudes, d'une nation repliée sur elle-même, ne voyant son avenir que dans la culture des champs ou le commerce d'une boutique. Nos chefs nous ont, cependant, donné un magnifique Empire et ont offert aux énergies françaises le

plus vaste champ d'action qui soit au monde et la mer, qui réunit toutes nos possessions lointaines, est l'immense étendue où la place appartient à tous ceux qui savent oser et persévérer.

Ne serons-nous vraiment que le pays des parfums et de la bonne chère, le pays facile où viennent se reposer les hommes d'action venus des contrées plus rudes, qui savent conquérir et exploiter ? Serons-nous, au contraire, cette nation à contrastes, égale à toutes quand elle le veut, pays où la joie de vivre est plus douce qu'ailleurs, mais qui reste le pays des grands coloniaux de la fin du XIX^e siècle ? La volonté d'être un grand peuple, sans peur du risque à courir, en mesurant ses chances et en plaçant ses atouts, ne peut résulter des seules décisions d'un Gouvernement que l'opinion ne soutiendrait pas.

Construire « Normandie » fut un acte audacieux, le geste d'une nation qui voulait, après avoir montré sa valeur militaire, assurer qu'elle était prête aux compétitions pacifiques du commerce maritime.

Défions-nous de ne proposer à notre jeunesse que des motifs de découragement et de pessimisme. Il est de bon ton de croire que rien ne subsiste des règles anciennes, d'assurer que tout s'en va, de gémir sur des pertes d'argent, ou sur des changements inéluctables dans la vie des individus et des nations. Nos jeunes gens ne trouvent pas dans ces tristesses ce qu'ils recherchent : une raison de vivre et d'agir, un espace ouvert à leur soif de connaître et de s'affirmer. Notre jeunesse est active, saine, riche d'espoir. Je voudrais qu'on exaltât pour elle notre œuvre coloniale et maritime, ainsi que nos meilleures réalisations industrielles. Entraînée par l'exemple, notre jeunesse acclamera avec nous, comme une victoire sur le pessimisme stérile, la fière arrivée en Amérique, sous notre pavillon, du plus beau et du plus grand paquebot du monde.

Henri Cangardel

Annexe 9 : « La T.S.F. et la sécurité en mer », rapport d'Eugène Pian

Opérateur radio de *La Provence*, Eugène Pian écrivit vraisemblablement peu avant la Première Guerre mondiale ce rapport en deux pages dactylographiées pour améliorer l'usage de la T.S.F. en cas de drame. Il y tirait ici les leçons des naufrages du *Republic*, du *Delhi*, du *Titanic* et du *Volturno*, ayant lui-même été témoin, via les ondes, du naufrage du *Titanic*, son navire étant néanmoins trop loin pour intervenir. Ce document, de même que plusieurs autres relatifs à la télégraphie sans fil, provient de la cote 2003 003 0001-6 (AFL), faisant partie de plusieurs dossiers remis à l'association French Lines par la famille Pian. Eugène Pian lui-même a trouvé la mort quelques années après l'écriture de ce texte, dans le naufrage de *La Provence*.

La T.S.F. et la sécurité en mer

Le récent naufrage du grand vapeur anglais *Volturno* et les opérations de sauvetage particulièrement émouvantes qui ont permis d'arracher à la mort près de 600 existences rappellent, à nouveau, les précieux services que peut rendre à la navigation la merveilleuse découverte due au génie des Herts, Branly, Marconi et autres rois de la science.

Depuis 1909, la T.S.F. a pu être justement appréciée dans quatre grandes catastrophes maritimes où le *Republic*, le *Delhi*, le *Titanic* et enfin le *Volturno* furent les malheureuses victimes de la destinée.

Il est du plus haut intérêt, afin de prévenir de si déplorables sinistres, d'examiner attentivement dans quelles conditions ils se produisirent, et surtout de quelle façon il fut procédé au sauvetage partiel ou total, des passagers et de l'équipage.

Nous ne voulons nous occuper ici que du rôle rempli par la T.S.F.

La perte du *Titanic* nous a prouvé une fois de plus la vérité de la morale de la fable : « On a souvent besoin d'un plus petit que soi ».

Il ne suffit pas, en effet, que le Géant des Mers ait seul, une installation perfectionnée et des opérateurs expérimentés en nombre suffisant pour assurer un

service permanent, il faut aussi que, le cas échéant, son appel de détresse puisse être perçu par le modeste cargo qui se trouve dans les parages immédiats.

Sur *La Provence* nous avons entendu le « SOS » du *Titanic* et suivi toutes les phases de son agonie ; malheureusement, nous étions à une distance d'environ 700 milles ce qui nous rendait témoin impuissant du drame qui se déroulait à l'endroit même où nous passions 35 heures plus tôt. Si d'autres bateaux, et notamment le *Californian* avaient eu le personnel suffisant pour assurer un service permanent, combien de victimes auraient été épargnées ?

L'appel de détresse doit aussi être fait à l'aide d'ondes d'une longueur déterminée afin que les postes environnants le perçoivent si le service d'écoute est fait sur la dite longueur d'ondes.

Quant au *s/s Delhi* si ses signaux ne furent pas entendus des navires de guerre anglais ancrés à Gibraltar, c'est pour la raison bien simple, que ceux-ci ne travaillaient pas avec la longueur d'ondes usitée par les bâtiments du commerce.

Toutes ces questions ont été examinées à la Conférence Internationale qui s'est tenue à Londres en 1912 et, s'inspirant de la leçon du *Titanic* et du *Delhi* les représentants de presque tous les pays du monde ont élaboré un nouveau règlement radiotélégraphique dont l'application est appelée à porter ses fruits

En ce qui concerne le *Republic*, comme il n'y eut aucune victime humaine à déplorer, on semble avoir totalement oublié les difficultés qu'il fallut vaincre pour éviter un épouvantable désastre.

Cependant, quand on examine avec soin les rapports des opérateurs Marconi, dont les navires ont pris part ou tenté de prendre part au sauvetage des naufragés du *Republic*, on reste angoissé à la pensée que les efforts des différents paquebots venus à son secours auraient pu être vains.

En effet, les recherches de l'épave agonisante s'effectuèrent dans la brume et furent des plus difficileuses.

La Lorraine fut le premier navire qui arriva dans les parages du *Republic* et, pendant plusieurs heures, elle évolua à ses côtés sans pouvoir le découvrir.

Pourtant, elle approcha assez près pour que le *Republic* puisse percevoir le bruit de son sifflet ou de sa sirène, ce qui est révélé par la lecture des radios échangées entre les deux postes Marconi.

En semblables circonstances, les minutes sont précieuses ; le paquebot abordé annonçait que, successivement, ses cloisons étanches cédaient sous la formidable pression de l'eau et que son existence devenait de plus en plus précaire.

La brume persistait et rendait les recherches infructueuses.

Ce n'est que grâce à une légère éclaircie que le *Baltic* parvint à découvrir le lieu du sinistre. Que serait-il advenu si les conditions atmosphériques s'étaient montrées inclémentes sans discontinuité ?

Cette éventualité ne doit pas se représenter et j'estime qu'en mettant à profit la différence de vitesse de propagation des ondes hertziennes et des ondes sonores il sera facile de trouver, dans la brume, le point recherché.

On sait, en effet, que les ondes qui ébranlent l'éther parcourent celui-ci à la vitesse prodigieuse de 300.000 kilomètres par seconde. C'est ainsi que, lorsque nous sommes à 3.000 kilomètres de la Tour Eiffel et que nous recevons le top de 23 h 45 il nous arrive avec un retard d'un centième de seconde !

On peut donc considérer comme nul le temps mis par les ondes hertziennes pour franchir un espace de quelques kilomètres.

Pour les ondes sonores les conditions d'expansion ne sont plus du tout les mêmes. Les expériences de Gay-Lussac et d'Arago nous ont appris que la vitesse du son dans l'air, à la température de 10 degrés centigrades, n'est que de 340 mètres par seconde. En se basant sur ces principes de physique on peut concevoir les avantages qui résulteraient de leur application dans le cas qui nous préoccupe.

Par un exemple approprié on comprendra facilement le fonctionnement du système que nous préconisons.

Supposons que, du bateau désirant du secours, on lance simultanément un signal hertzien et un signal phonique ; ces deux signaux seront reçus au poste correspondant successivement : le premier y arrivera instantanément tandis que le second n'y parviendra qu'à la vitesse de 340 mètres à la seconde. À l'aide d'un chronographe on pourra connaître exactement le temps mis par les vibrations sonores à parcourir l'espace séparant les deux stations, et, conséquemment savoir quel est cet espace.

Admettons que le chronographe ait enregistré 10 secondes, nous aurons donc notre poste récepteur au centre d'un cercle ayant 3 400 mètres de rayon et le poste émetteur en un point quelconque de notre circonférence. Déjà, notre champ de recherche se trouve limité et il suffirait de parcourir cette circonférence pour être certain de rencontrer le bateau en détresse qui lui, bien entendu, est considéré comme étant stoppé.

Mais, supposons que nous nous dirigions vers l'Est vrai, en franchissant une distance de 1 500 mètres : nous pourrions alors renouveler l'expérience précitée et nous trouverions au centre d'un nouveau cercle dont le rayon sera par exemple de 2 720 mètres si le chronographe a enregistré 8 secondes. Or, la nouvelle circonférence obtenue coupe la première en deux points qui sont les seuls d'où émanent les signaux reçus. Il suffira donc de se diriger sur l'un ou l'autre de ces deux points et par une troisième épreuve ou simplement d'après l'intensité des ondes sonores on arrivera rapidement à destination c'est-à-dire au secours du navire en perdition.

Par le même procédé, si les bateaux-feux et les phares étaient munis d'un appareil fort simple de T.S.F., il serait facile aux paquebots de repérer leur position exacte par temps brumeux, à proximité des côtes. Les bateaux-feux ou les phares n'auraient qu'à émettre simultanément des signaux hertziens et des signaux sonores et l'opération serait absolument la même que pour la recherche d'un navire en détresse.

En attendant que le problème de la direction des ondes soit complètement résolu, il nous a paru faire œuvre utile en signalant notre système qui, s'il est quelque peu empirique, nous semble cependant susceptible de donner, en pratique, des résultats appréciables.

Eugène PIAN, chef du poste de T.S.F. du *s/s/ La Provence*.

Thèse de Doctorat

Antoine RESCHE

L'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord par les compagnies françaises et britanniques (1890-1940)

The exploitation of the North Atlantic route by British and French Shipping Companies (1890-1940)

Résumé

Ce travail de recherche étudie le rôle de trois compagnies transatlantiques (White Star Line, Cunard Line et Compagnie générale transatlantique) sur la ligne de l'Atlantique Nord entre 1890 et 1940 et cherche à comprendre quels furent les enjeux de l'exploitation de cette route, tant du point de vue de l'évolution des attentes des clientèles que de la sécurité en mer, ou encore de l'implication des États et des luttes à portée patriotique. Il s'agit ici de voir comment des entreprises aux pavillons distincts firent face à des difficultés souvent similaires, et de comprendre si des particularités nationales subsistaient dans un climat de mondialisation croissante. Il s'agit ainsi de comprendre comment la France et le Royaume-Uni prirent en charge les questions liées au financement de missions d'utilité publique (postales ou militaires) et comment les gouvernements s'impliquèrent dans le sauvetage de ces entreprises lors des périodes de crise. Il importe également de comprendre comment les navires exploités devinrent, par leur vitesse, leur ampleur, et même leur simple image, des représentants de leur nation sur la scène internationale. Ce travail étudie également la manière dont les compagnies s'adaptèrent aux évolutions de la clientèle, tant face à la disparition des grands flux migratoires qu'à l'apparition de la classe moyenne et du tourisme. Enfin, ces recherches mettent en lumière la manière dont les compagnies ont pris en compte la question de la sécurité en mer, à un niveau de concertation internationale.

Mots clés

Marine, transports, échanges, migrations, Atlantique, Europe, États-Unis

Abstract

This is a study of three french and british shipping lines (White Star Line, Cunard Line, Compagnie générale transatlantique) on the North Atlantic trade from the 1890s to 1940, which aims understand what where the major challenges for running this route, those challenges being evolutions of the trade, of safety rules or in the implication of governments and patriotic competition. This research work studies how companies with differents flags fought similar problems, and aims to see if the answers were differents by nationalities in a world more and more globalized. It studies how France and United Kingdom engaged themselves in the trade by the mean of subventions (for postal or military missions) and how governments tried to save the companies during periods of crisis. This works also shows how speed, size and even names of the liners became patriotic symbols in periods when nationalism was a growing tendance. It also studies the evolution of the trade : decrease of mass migrations, appearance of middle class and tourism, to understand how three different companies faced those mutations. At last, those researchs show how shipping lanes faces the question of safety with an international answer.

Key Words

Maritime, transports, trade, migrations, Atlantic, Europe, United-States