

Benoit BONNAFFÉ

HISTOIRE DU RUBAN BLEU DE L'ATLANTIQUE

LE HAVRE, CHERBOURG, SAINT-NAZAIRE, SOUTHAMPTON,
BELFAST, LIVERPOOL,
GLASGOW, NEW YORK, HALIFAX, GDANSK, BRÈME,
HAMBOURG, GÈNES,
berceaux des paquebots en compétition
sur les lignes régulières
reliant les berges de l'Atlantique Nord.



*Aux ouvriers
et aux ingénieurs,
qui ont construit les paquebots,
aux marins
et aux armateurs
qui ont payé cher
pour offrir à leur pays
ce titre honorifique.*

Tous droits de traduction,
de reproduction réservés pour tous les pays.
Copyright © 2013 by Éditions OPÉRA
9 rue Hélène Boucher - 44115 HAUTE-GOULAINÉ
www.editions-opera.fr

ISBN 978-2-35370-160-5

INTRODUCTION

Les murs solennels du musée de la Marine au Trocadéro à Paris, de la médiathèque de Saint-Nazaire et des archives du Havre abritent des professionnels passionnés. Dans cette ruche du savoir, ces abeilles aussi expertes à butiner livres que photos m'ont fourni le miel d'une très longue histoire. Le fil rouge ou, pour une fois, le fil bleu de ce livre, fil d'Ariane de jadis, c'est la conquête de l'Atlantique Nord.

Des villes comme Le Havre et Saint-Nazaire en France ou New York ont joué un rôle majeur dans cet épisode de l'histoire maritime.

Lorsqu'elles bordent un estuaire comme Le Havre ou Saint-Nazaire, elles dessinent un ruban flottant au vent du large, tiré d'une étoffe moirée, aux lumières changeantes selon les aléas de l'histoire : crises économiques ou guerres, nombreuses et soudaines.

La Seine et la Loire sont d'autres longs rubans, incrustés dans nos mémoires d'écolier, bleus ou gris selon le temps qu'il fait.

Dire qu'une ville se grandit en mettant en valeur son passé est une banalité mais que faut-il entendre par là ? N'est-ce pas créer du lien social entre gens du même territoire par la prise de conscience élémentaire de leurs racines communes ? N'est-ce pas créer des richesses immatérielles mais très réelles, à disposition de tous et que l'on qualifiera, à juste titre, de patrimoine historique, culturel ou artistique ? N'est-ce pas parfois prendre le risque de donner du carburant au chauvinisme normand, breton et français ? Mais, parfois, il en faut !

C'est peut-être agir concrètement pour permettre le développement d'un tourisme en évolution et vivant, plébiscité par les touristes eux-mêmes, ces oiseaux de passage d'un été ou de quelques jours sur nos côtes. C'est consolider des emplois dont nous avons de plus en plus besoin. C'est suivre l'exemple de villes fières de leur passé prestigieux. Sous ces différents aspects, l'aventure singulière du Ruban bleu est digne d'intérêt. Elle a souvent été citée et illustrée dans des ouvrages superbes mais ce passé mérite d'être revisité afin de se l'approprier et de mieux l'utiliser. Que vivent l'histoire avec un grand H et les petites histoires, celle-ci éclairant

celles-là et vice versa. Vivent les anecdotes autant que les hauts faits qui forgent l'image d'un pays ou d'un port.

Quelle surprise de découvrir qu'un de mes aïeux fut impliqué dans l'histoire du Ruban bleu, sa très petite maison d'armement ayant glané un record de traversée de l'Atlantique dans le sens New York-Le Havre le premier janvier 1829!

Pas de quoi « pavoiser », car, en 1829, l'heure n'était pas vraiment aux performances mais ce fait divers, dormant dans l'anonymat, sera pour ce récit un point de repère dans l'échelle du temps.

Après la visite de la médiathèque de Saint-Nazaire, de l'écomusée et d'Escal' *Atlantic*, la belle évocation des paquebots logée dans une alvéole de la base sous-marine, direction Le Havre, la grande sœur de Saint-Nazaire à l'embouchure de la Seine.

A la recherche du temps perdu de l'aïeul du Havre et de son parcours familial.

A la recherche de quelques-uns des paquebots ayant décroché ou non un Ruban bleu, au demeurant plus ou moins officiel. Des « Rubans bleus » injustement oubliés et qu'il est bon de réhabiliter. N'avaient-ils pas concouru précisément pour passer à la postérité parfois au prix de sacrifices humains? Pour obtenir cette récompense, il fallait une vraie capacité d'innovation dans le domaine de la construction maritime et la mise en commun des efforts de tous, des ouvriers, des ingénieurs et de l'armateur, conditions sine qua non du succès.

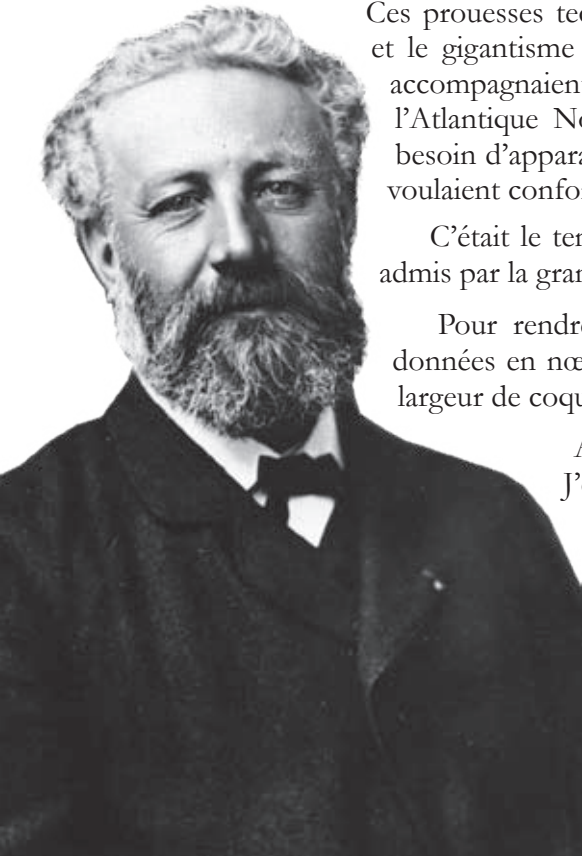
Ces prouesses technologiques, chères au romancier Jules Verne et le gigantisme des colosses d'acier célébré par Victor Hugo accompagnaient la naissance de l'industrie au pourtour de l'Atlantique Nord, avec pour le meilleur et pour le pire, le besoin d'apparaître le plus fort. Les nations les plus puissantes voulaient conforter leur suprématie sur les océans et le monde.

C'était le temps de la colonisation dont le bien fondé était admis par la grande majorité des dirigeants européens.

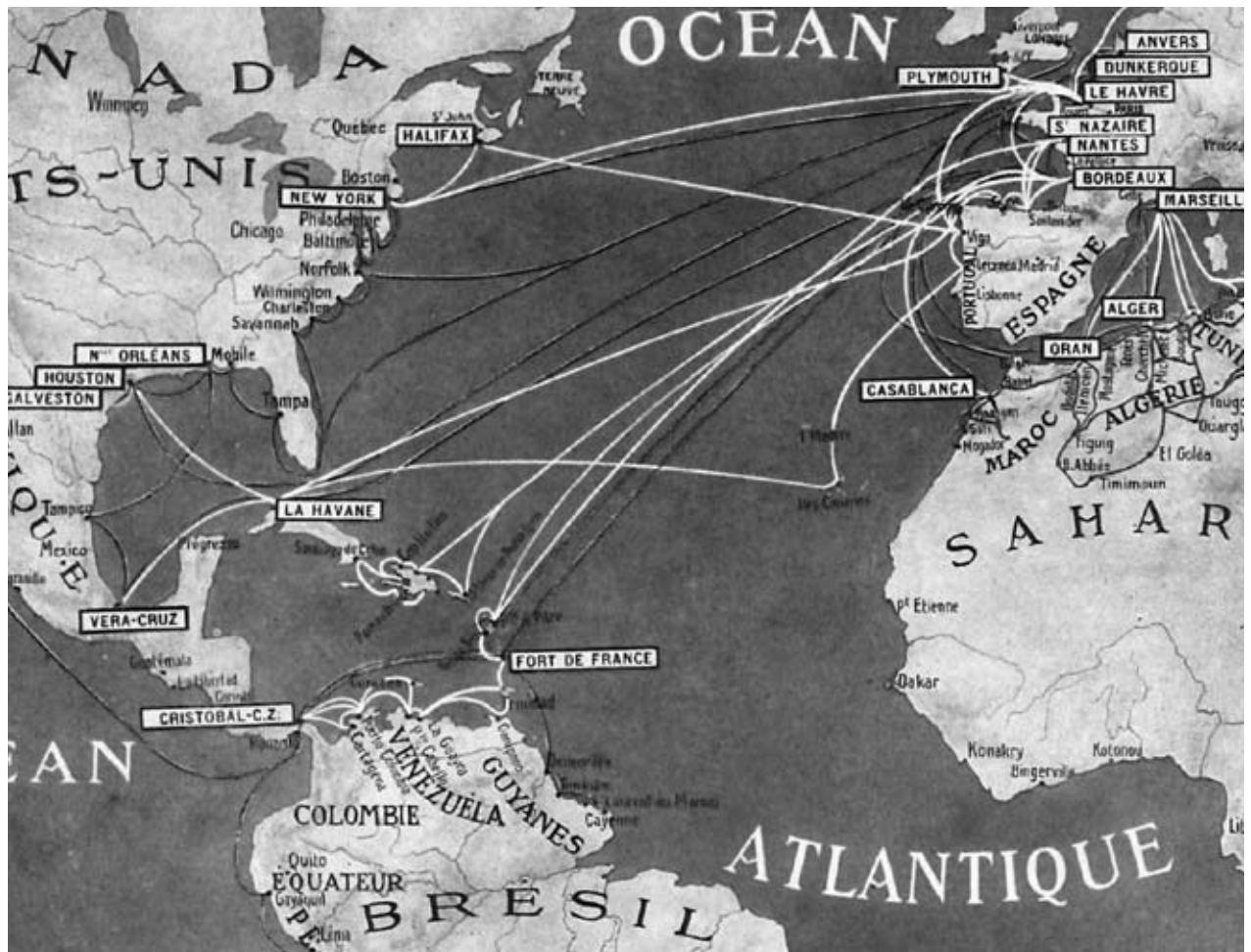
Pour rendre le récit accessible, les performances seront données en nœuds ou en kilomètre par heure, en longueur et largeur de coque, en nombre de passagers.

Ai-je su bien utiliser toutes ces informations? J'espère l'indulgence des érudits et des passionnés de construction navale.

◀ Jules Verne, romancier né à Nantes, a puisé dans la conquête de l'Atlantique la matière de certains romans.



Pourquoi écrit-on ? Pour mieux vivre, disait Saint-John Perse. Le paraphrasant, on pourrait dire, quand il s'agit du passé : pour revivre. Et il est vrai que les colosses d'acier de plus de 300 m de longueur qui ont sillonné les mers ne peuvent que de façon très exceptionnelle continuer à vivre le long d'un quai. Finalement, ils ne peuvent revivre que grâce aux divers artifices que permettent les techniques de la photographie, du cinéma et l'écriture.



PREFACE

Le Roman du Ruban

« Ils m’avaient donné rendez-vous dans un bar mais ils ne sont pas venus, car cette nuit tout l’équipage de la Normandie est consigné à bord. J’aime autant cela, car au lieu d’écouter des histoires, je les verrai à l’œuvre dans les fonds, les soutiers, les huileurs, les graisseurs, les mécanos, tous les gars de la machine qui sont prêts à en mettre un bon coup et à faire équipe pour s’attribuer le fameux Ruban bleu, en battant avec leurs sabots le record de la traversée de l’Atlantique. »

C’est signé Blaise Cendrars et daté de la veille du départ. En ce mois de mai 1935, chaque grand quotidien envoie un écrivain à bord, et chaque matin on publiera leurs reportages. Sur le quai du Havre, un portefaix maladroit lâche la bouteille de vin de paille que Colette voulait jeter en pleine mer, accompagnée d’un message. Le vin jaune se répand sur la pierre. Nous ne connaissons jamais le contenu du message.

Il y a une dizaine d’années, j’avais collecté, avec un groupe d’étudiants nantais, dans les archives des journaux, ces papiers rédigés à la hâte dans la salle des machines ou dans le salon des premières et qui donnaient l’allure, vingt-neuf nœuds, bientôt trente. Les lecteurs fébriles attendaient de savoir si le fleuron de la flotte allait relever l’honneur de la France et emporter le Ruban. La première dame, épouse du président Lebrun, est à bord et entend bien lever sa coupe de champagne à New York...

Et nous avons à notre tour retracé, enthousiastes, l’existence romanesque du Normandie né à Saint-Nazaire dans la douleur de la grande crise, le paquebot que les journaux bien-pensants appelaient le Palace flottant et les journaux satiriques la Dette flottante, la marche de la faim des ouvriers des Chantiers jusqu’à Nantes. Et puis l’apothéose de ce mois de mai 35, le record du Ruban bleu arraché à l’aller, Westbound, au paquebot *Rex* de l’Italie fasciste, et au retour, Eastbound, au *Bremen* de

l'Allemagne nazie. La victoire de la démocratie. La gloire avant la tragédie de l'incendie de février 42 dans le port de New York pendant les travaux destinés à transformer le paquebot en transport de troupes. Le grand navire disloqué, couché sur l'eau gelée du bassin comme un long poisson à l'étal.

Saint-Nazaire est une ville littéraire et maritime, et les rêves en acier de cent mille tonnes qu'elle lance sur les océans ne seraient rien sans quelques gouttes d'encre, et la fierté de hisser au grand mat la belle étamine bleue, ce record de vitesse dont Benoît Bonnaffé, le Nazairien, retrace ici le siècle mouvementé.

Patrick Deville, mai 2013

1 UN CONCOURS SANS JURY

A la Légion d'honneur inventée par Napoléon on attribue le ruban rouge. Le ruban violet représente les palmes académiques. Le bleu est pour l'ordre du mérite. Et ainsi de suite.

Le ruban bleu a volontiers été celui de décorations élitistes en France et chez nos voisins anglais, dans des temps bien plus anciens que notre récente légion d'honneur. Créé par Henri III en 1578, pendant la Renaissance, l'ordre du Saint-Esprit très élitiste ne comptait pas plus de cent membres. Pour en faire partie et passer son cordon bleu autour du cou ou à l'épaule, il était nécessaire d'appartenir à la famille proche du roi ou de prouver trois quartiers de noblesse. Cet ordre et toutes les décorations furent supprimés en 1789.

Au xx^e siècle, plus démocratiques furent le cordon bleu des beaux esprits et celui des cuisinières. Certains de ces Rubans bleus sont tombés en désuétude. Au cours du xix^e siècle, un Ruban bleu semble avoir été créé de toutes pièces et assez fortuitement par des journalistes anglais. C'est dans la revue maritime on ne peut plus british : *the North Briton* que seraient apparues en 1878 seulement les deux expressions synonymes du Ruban bleu (blue ribbon ou plus rarement blue riband) et de lévrier de l'atlantique (*Atlantic greyhound*), désignant toutes deux le paquebot le plus rapide sur l'Atlantique Nord¹.

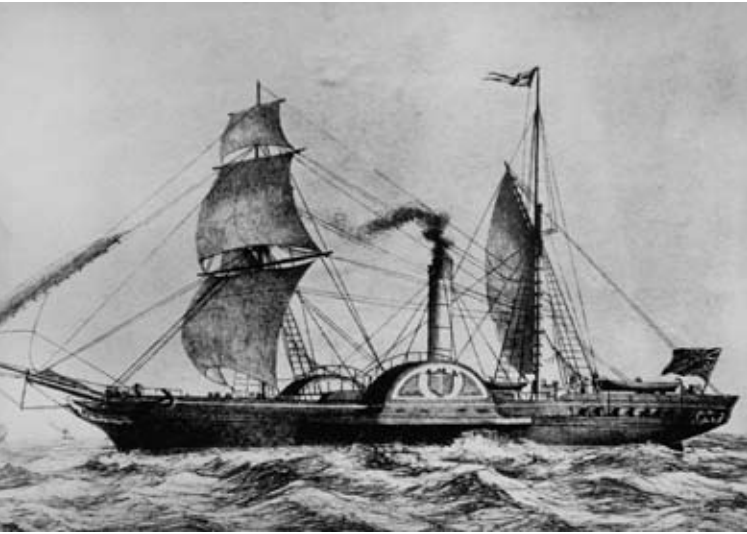
C'était l'époque des « voyages extraordinaires » de Jules Verne, une série de romans ayant souvent pour toile de fond l'univers de la mer.

Mais en réalité cette épreuve de vitesse sur mer suscitait, depuis quelques dizaines d'années déjà, des enthousiasmes inouïs. La presse ne faisait que suivre cet engouement et donner un éclairage original à cette course. Du coup, les inventeurs du Ruban bleu décernèrent des Rubans bleus rétrospectifs, en particulier pour la compétition palpitante qui eut lieu en 1838 entre



Ardent défenseur de la marine, le roi Louis XVI est souvent représenté avec les insignes de l'ordre du Saint-Esprit. Il porte en bandoulière une écharpe ou cordon de couleur bleue.

¹ *L'Atlantique à toute vapeur* de Daniel Hillion, éditions Ouest-france.



deux paquebots anglais: le *Sirius* et le *Great Western*. Ces navires inaugureront les premiers trajets transatlantiques en paquebots avançant non plus par la force du vent et, en appoint, la vapeur, mais uniquement par celle de roues à aube mises en action par un moteur à vapeur.

◀ Le navire *Sirius* (1837-1847) en mer.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line.

Le 22 avril 1838, la population de New York s'était passionnée pour l'arrivée à quatre heures d'intervalle des deux premiers paquebots venus d'Europe par la seule énergie de la vapeur.

La presse avait préparé et amplifié l'événement mais nul ne parla de cette arrivée de Ruban bleu de l'Atlantique pour la bonne raison qu'il n'existait pas ! Quand Ruban bleu il y eut, ce fut sans règlements précis de sorte que l'on ne peut dresser aucun palmarès fiable de ce record d'une traversée de l'Atlantique reliant l'Europe, (la France, l'Angleterre, l'Irlande ou d'autres pays) et la ville de New York. La route exacte et le lieu de départ ou d'arrivée en Europe étaient libres, mais ce fut petit à petit, le port de New York ou le bateau phare d'Ambrose qui comptèrent du côté ouest.

Contrairement à beaucoup d'Européens, les habitants de New York ne redoutaient plus les bateaux à vapeur. Et pour cause, cette île sans pont s'était développée grâce à ce moyen de transport mis au point par Robert Fulton. C'est sur l'Hudson que Fulton avait réalisé en 1807 ses premiers essais de bateau à vapeur.

▼ Robert Fulton inventa en 1807 aux États-Unis les premiers navires à vapeur.

Depuis 1830, le canal de l'Erié qui rejoignait les Grands Lacs permettait au commerce de s'étendre à l'intérieur du pays. Ainsi New York venait de prendre le leadership sur ses voisines Boston et Philadelphie et allait devenir la porte d'entrée principale de l'immigration vers le nouveau monde. Les gens du port autant que ceux de Wall Street comprenaient parfaitement l'intérêt économique majeur d'un trafic maritime régulier car indépendant de la force du vent entre les deux continents.



De nombreux records sujets à caution n'ont pas été homologués car les historiens maritimes, faute de témoins, n'ont pas été en mesure de prendre position. Mais, dès lors que l'épreuve suscitait émulation entre les armateurs et amélioration des machines, l'essentiel était atteint. Ces deux phénomènes allaient culminer de la fin du XIX^e siècle à 1939 et se poursuivre avec moins de brio après 1945.

Si on ne le racontait plus, ce temps serait perdu. La mémoire de cet âge d'or des paquebots resterait le privilège de quelques passionnés d'histoire et ce serait dommage.

Adultes ou enfants en 1960, beaucoup de Français gardent gravée au plus profond d'eux-mêmes l'image culte du lancement à Saint-Nazaire le 11 mai 1960 du paquebot *France*, en présence de cent mille spectateurs et du chef de l'état, le général de Gaulle.

Son épouse Yvonne en était la marraine.

Il était le plus beau, le plus grand, le plus luxueux.

Assurément il serait rapide. Mais il ne conquiert jamais le Ruban bleu.

Le paquebot *France*
(CGT 1962-1974) en mer
lors de son voyage inaugural.
Auteur : Anonyme.
© Collection French Lines. DR ►





Rapide sur mer, mais l'avion avait supplanté en vitesse le paquebot et l'URSS, depuis trois ans déjà, avait mis sur orbite des « spoutniks », transformant les avions en escargots. Un spoutnik non habité, puis un engin contenant Leika, une chienne cobaye désignée volontaire en attendant le célèbre soviétique Gagarine en 1961. 1957 avait été l'année spoutnik. Spoutnik 1, le 4 octobre avec sa modeste masse : 83 kg, puis moins d'un mois plus tard, le 3 novembre, Spoutnik 2, un engin pesant 500 kg, allaient confirmer sans ambiguïté la suprématie soviétique.

C'était l'arrivée en fanfare d'un nouveau venu dans le monde du transport.

Le lancement du *France* s'inscrivait néanmoins dans le droit fil de deux compétitions sur mer : une course aux progrès technologiques et à la rapidité lancée grosso modo depuis 1838 et une course au confort, différente et bien plus récente, remontant aux années 1890, quand luxe et bonne chère eurent enfin, grâce au progrès des techniques, la possibilité de s'inviter à bord des paquebots.

Course au raffinement sur mer, course aux armements dans l'espace et sous la mer, c'était la réalité des années 1960 et de la guerre froide.

Une course aux armements et aux expéditions militaires qui avait si souvent entraîné la réquisition brutale de paquebots pour le transport des troupes. Cette pratique avait déjà cours lors de la guerre d'indépendance d'Amérique sous Louis XVI avec, en retour, le célèbre « Lafayette nous voilà » lancé en 1917 sur les côtes françaises par le général Pershing, chef d'une armée américaine venue à la rescousse de l'Europe.

Avec, entre-temps, une multitude d'expéditions pour convoier, à bord de paquebots, des troupes vers la Crimée, le Mexique, le Tonkin, les Dardanelles... C'est au commerce mais aussi à la guerre du Mexique, voulue par Napoléon III et également son épouse Eugénie de Montijo, que Saint-Nazaire doit la construction de ses quatre premiers paquebots à vapeur et son essor.

Et plus encore pendant la Seconde Guerre Mondiale pendant laquelle furent réquisitionnés et perdus un grand nombre de paquebots.

Avec tous ces transports de troupes, l'armement des paquebots aurait presque fini par changer de

◀ Yvonne de Gaulle et René Fould (avec canne et chapeau), président des chantiers de l'Atlantique lors du lancement du *France*.

▼ Pour étendre son influence au Nouveau Monde, Napoléon III, mal conseillé par Eugénie, lance la calamiteuse guerre du Mexique pour laquelle on construisit des paquebots à vapeur.



Le paquebot à roues *Impératrice Eugénie* (CGT 1865-1870) en mer.
Auteur : Leduc, Charles (1831-1911)
© Collection French Lines. DR ►



signification. L'armement est l'essentiel du bateau, puisque ce sont les biens et les personnes qu'un « armateur » met en place pour qu'un bateau prenne la mer. Sans lui, le bateau est comme une épave ou, au mieux, un bateau-hôtel ou un bateau-musée arrimé à un quai.

Le *France* en 1960 rappelait à beaucoup le mythique *Normandie*. Construit et lancé à Saint-Nazaire en 1932, comme le *France*, en présence du chef de l'Etat français, le président Lebrun, cinglant comme lui vers son port d'attache du Havre, le paquebot *Normandie* avait effectué une première traversée légendaire vers New York avec à son bord l'épouse du président et une brochette d'écrivains de renom.

Il allait conquérir dès la première traversée le Ruban bleu comme d'autres qui avaient, eux aussi, raflé le titre dès leur voyage inaugural. Il était, dans ces années-là, de bon ton pour un paquebot haut de gamme de le conquérir dès la première traversée.

Le *Normandie* a conquis 5 fois ce titre: deux fois dans le sens Est-Ouest, 3 fois dans l'autre sens. Il a péri trop rapidement à cause de la guerre responsable de sa fin calamiteuse sur un quai de New York. On en trouvera plus loin les détails.

Qui, en 1960, aurait imaginé la vente du paquebot *France* à la Norvège puis la lente agonie du fleuron de l'industrie de la construction navale? À l'époque, ce n'était que cocoricos à la télévision et dans tout le pays.

Et tout le monde connaissait probablement le Ruban bleu. Ce n'est plus le cas et il suffit d'interroger autour de soi pour s'en convaincre. Pour certains, c'est une course cycliste. C'est faux. C'était le Ruban jaune. Pour beaucoup, c'est un centre commercial portant ce nom. C'est vrai. Que reste-t-il dans la mémoire collective du célèbre trophée ?

Ce titre symbolisé par un fanion bleu rarement attaché (après 1935) au mat arrière du bateau lauréat, célébrait, il y a peu de temps encore, le record de vitesse de traversée de l'Atlantique Nord par un navire assurant obligatoirement un transport de passagers. La longueur du ruban en mètres est égale à la vitesse en nœuds du lauréat.

Le Ruban bleu a été vraisemblablement imaginé par les compagnies de navigation transatlantique anglaises pour fournir une publicité à la plus rapide d'entre elles. Il y avait deux titres selon le sens de la traversée, d'ouest en est (eastbound) ou d'est en ouest (westbound). Il ne donnait lieu à aucune récompense mais permettait au lauréat, s'il le voulait, de hisser au mat arrière le fanion bleu. En 1933, Sir Harold Hales en fit un trophée, une statuette montée sur un socle d'onyx. Il est attribué, comme toujours, sur la base de la vitesse moyenne, en raison de la diversité des routes maritimes utilisables.

Pour en avoir le cœur net, il faut se méfier d'internet. En tapant trop succinctement ruban et bleu sur un moteur de recherche, on verrait que le Ruban bleu est accaparé par des marques de saucissons et autres foies gras, de fromages et de chocolats fins.

Après tout, c'est de bonne guerre : d'habiles publicitaires de l'industrie alimentaire ont trouvé non pas l'astuce cousue de fil blanc et bleu mais le véritable filon bleu. Haro sur le Ruban bleu ; ils profitent sans vergogne de l'analogie entre Ruban bleu et cordon bleu !

Prenez deux cuillères à soupe de prestige, ajoutez une pincée de romantisme avec le mot ruban et la connotation symbolique rassurante du bleu. Servez frappé au coin du bon sens commerçant. C'est la martingale, les ventes ne peuvent que monter en flèche.

Ces oripeaux mercantiles autant que plaisants en bouche, vont-ils devenir les seuls héritiers du Ruban bleu ?

Le véritable Ruban bleu a-t-il disparu corps et biens ? Et dans le fond, dans le fond des mers bien sûr, quel intérêt pour cette récompense à l'heure du transport aérien ?

Pour la rapidité, il y a belle lurette que l'avion de ligne a détrôné les paquebots.

Mais pas nécessairement dans tous les domaines.

En effet si le transport du courrier a été très tôt assuré par des lignes aéropostales régulières, depuis quelques années les courriers électroniques s'imposent par leur rapidité et un coût absolument nul. Malgré des inconvénients, ils viennent suppléer sans le supplanter le courrier papier qui ne peut prétendre à de tels avantages.

Pour le transport des hommes, les passagers de toute nature, émigrants, touristes, hommes d'affaires ont recours à des lignes aériennes civiles développées après guerre grâce aux constructeurs d'avions, principalement Boeing, Lockheed et Douglas. Mais qui peut prédire le futur de l'aviation si le pétrole se raréfie et demeure irremplaçable ou s'il est considéré comme trop polluant ?

Transporter des courriers et des hommes, telle est la fonction des paquebots. Les dictionnaires ne mentionnent pas d'emblée, dans leurs définitions, leurs dimensions importantes, celles-ci s'appliquant dans un deuxième temps aux paquebots dédiés aux grandes traversées. Le mot paquebot, packet boat en langue anglaise, désigne un transporteur de passagers et de paquets.

Les paquebots ont été, pendant longtemps, les seuls capables d'acheminer le courrier à grande distance. L'une des compagnies françaises de paquebots portait le nom éloquent de **Messageries Maritimes**. Pour les marchandises de volume important, la voie maritime (cargos et autres transporteurs) reste rationnelle. Son leadership pourrait se consolider avec les autoroutes de la mer qui doivent suppléer le transport routier.

La vitesse et la technologie autoriseront-elles un jour du nouveau dans le transport des hommes en voiliers ? N'était-ce pas l'idée d'Eric Tabarly ? Un autre pionnier, le commandant Cousteau, s'est intéressé à la propulsion des navires par le vent au début des années 1980. Il a fait construire un catamaran propulsé par des turbo voiles, l'*Alcyone*, dont le nom est celui de la fille du Dieu Eole. L'*Alcyone*, petite sœur de la *Calypto*, a rendu de bons et loyaux services à l'équipe Cousteau.

2 LES PRECURSEURS

► Christophe Colomb fut un grand marin et un homme d'affaires avisé, embarquant 1500 hommes lors de son deuxième voyage vers le Nouveau Monde.

Christophe Colomb et ses caravelles

Christophe Colomb, sans le savoir (car il crut jusqu'à sa mort être arrivé aux Indes) est le pionnier des lignes commerciales sur l'Atlantique. Il n'a pas découvert l'Amérique mais, contrairement aux Vikings qui l'avaient précédé à Terre Neuve, il a initié le commerce et l'immigration vers ce continent. De main de maître et après s'être heurté au scepticisme de ses contemporains dans son projet de rallier les Indes par l'ouest. Il est mort considérablement enrichi par ce commerce. Parti des îles Canaries avec 3 navires le 3 août 1492, il arrive aux Antilles le 12 octobre après 36 jours de mer au lieu des 15 escomptés. Il revient avec 2 navires en 32 jours, le 17 février 1494. Mais, pour son deuxième voyage, c'est une flotte de 17 navires et de 1 500 hommes qui part de Cadix pour effectuer une traversée en 21 jours après l'escale des Canaries.

Il s'agit dès le départ d'une aventure commerciale avec le projet de lignes régulières. Et ce seront les caractéristiques des compagnies candidates au Ruban bleu, plus au Nord, il est vrai, et sans l'avantage des vents alizés. Suivront en 1498, un convoi de 6 navires, puis en 1502 un convoi de 4 navires. Ce sont principalement des caravelles, de petites unités jaugeant environ 50 tonneaux, puis au siècle suivant, des galions armés pour un commerce qui va se développer sans interruption ni révolution technologique majeure pendant trois siècles et faire la fortune de l'Espagne et de ses voisins Européens, avec comme corollaire immédiat... la piraterie.

Le voyage dure plus d'un mois.



Le temps des guerres et des pirates

C'est le premier janvier 1829 que le paquebot à voiles, l'Edouard Bonnaffé entre dans le port du Havre en réalisant la traversée de l'Atlantique Nord dans le sens ouest-est en 16 jours seulement. Cette arrivée est consignée dans le Journal du Havre. On y trouve le nombre des bateaux à l'arrivée au Havre et le nombre de ceux qui partent: les 18 entrées ce jour-là rendent compte de l'activité internationale déjà très importante du Havre, avec trois paquebots, des Bricks venant de Hollande, Angleterre, Belgique et Russie et d'autres bateaux de faible tirant d'eau comme sloops et chasse-marée.

L'autre paquebot transatlantique, le *Bolívar* est en provenance de la Nouvelle Orléans. On n'en sait guère plus sur les conditions de cette traversée ni sur la compagnie. L'armateur propose déjà deux classes. Le prix de la traversée s'élève à 750 F pour une place normale, la moitié, 375 F, dans l'entrepont.

Si ce bateau est américain, l'armateur est français et havrais. Le record est retrouvé dans un livre d'histoire de la ville du Havre¹.

Entre 1824 et 1840, 8 paquebots de sa compagnie effectueront régulièrement des traversées pour les destinations suivantes: New York, la Guadeloupe, le Sénégal, Chandernagor, Calcutta, Rio de Janeiro.

Outre celle des armateurs Bonnaffé-Boisgérard, quatre autres maisons d'armement assurent la liaison avec l'Amérique à partir du Havre.

Connaissant la date de départ, on ne connaissait pas celle de l'arrivée. Cette fois, ce fut un premier janvier... On pouvait espérer un retour plus rapide que l'aller vers le Nouveau Monde en raison des courants et des vents. L'auteur Bertrand Guillot De Suduiraut² qui donne un Ruban bleu au paquebot armé par Edouard Bonnaffé en 1829 dans un ouvrage sur les armateurs de cette famille, ne dit rien sur cette traversée rapide mais passée presque inaperçue, alors que 9 ans plus tard, le monde occidental se passionnera pour la vapeur et la vitesse.

En 1829, l'important n'était pas d'arriver vite mais d'arriver entier. Le même « Journal du Havre » révèle dans son édition du 5 janvier 1829, quatre cas de piraterie survenus en Atlantique depuis début novembre 1828, à proximité des Caraïbes. Aucun n'a réussi mais la poudre a parlé avant que les pirates ne soient distancés à cause de la trop petite taille de leurs

► P. 20-21. Extrait du Journal du Havre du 5 janvier 1829 relatant avec une orthographe approximative entrées et sorties du port, nom des navires et de leur capitaine, provenance et « chargemens »

1 *Le Havre de 1517 à 1966, 25 dates au fil des années*, (anc. Imprimerie Etaix 1967).

2 *Une forte de haute-mer*, éditions Confluences, 1999

ERCIALE ET MARITIME DU

LUNDI 5 JANVIER 1829.

	Suzan-et-Sarah, amér., Virginie 500 balles coton.	Espérance, fr., Granville. 221 fûts huile de morue. 5 fûts dracher.
CE	Edw.-Bonaffé, amér., New-York. 694 balles coton. 40 bouc. café. 200 caisses thé. 10 bouc. tabac.	Amédée, fr., Rio-Janeiro e Rio-Grande. 1 grenier crin. 1 grenier nerfs de bœuf. 1 grenier cornes. 235 balles rognures de cuir. 56 sacs, 1 baril café. 55 caisses pierreries.
UF	341 paq. fanons de baleine. 23 barils spermaceti. 20 barils minéral. 30 pièces bois de cèdre.	
ue.	Nanine, fr., Anvers. 1017 blocs étain. 200 cuirs. 2 caisses écailles.	Aimable-Marie, fr., St.-Thomas. 484 ballots coton. 684 billes acajou. 543 cuirs. 37 surons indigo. 4 balles salépareille. 1 sac café.
ie.	Auguste-Ferdinand, fr., Londr. 150 fûts suif. 561 saumons plomb. 548 morc bois du Brésil.	Rose, fr., St.-Petersbourg. 181 fûts potasse.
ue.	Auguste, fr., Martinique. 286 bq. 1/2 tierç. 36 q. sucre b. 5 bq. sucre terré. 5 quarts café.	Aimable-Laure, fr., Sétival. 389 caisses oranges.
pe.		
pe.		
pe.		
pe.		
pe.		
oule.		
ind.		
ind.		
indt.		
Guad.		
légal.		
Manp.		
Cal.		
iro.		
iro.		
iro.		
iro.		
vres.		
yres.		
yres.		
lué.-A.		
ouc.		
o.		
z.		
k.		
k.		
k.		
m.		
k.		
rdans.		
au-P.		
pHaiti		
brats.		

Bordeaux, du 23 au 29 décembre.

Vesper, amér., Norfolk. 430 bouc. tabac.	Paquebot-au-Mexique No. 3, Vera-Cruz. 27 surons cochenille. 32 surons jalap 3 surons indigo. 30,000 piastres.
America, amér., New-York. 80 tierç. riz. 77,000 douvelles. 690 sacs cacao.	

Nantes; du 23 au 29 décembre.

Nye, amér., Charleston. 500 balles coton. 178 tierç. riz.	4 sacs cacao.
Elisa, fr., Martinique. 166 bq. 1 tç. 3 qt. sucre br. 90 sac. terre.	Léard, fr., Para. 1302 sacs cacao. 18 papiers tapioca. 31 cuirs. 1 balle gomme.

Nos provisions sont
L'Auguste vient d'arriver
barriques.

Nous insérerons é
tion des Sucres sur
dernières années.

Les ventes faites sont

40 barriques brut, bonne 4e
370 bariq. brut, 4e. ord., à
38 bariq. 2 tçs. brut, basse

CAFÉ. La position de cet
devenue de plus en plus
tait venu à notre connaissance
lorsque samedi soir
environ Haïti, le soleil
ressortant en bon ordre
46 fr. 25 ou 47 fr. 50
mier prix est plus cher
avait de mieux sur le
mée il y a six semaines
d'après ceci que les
recevoir s'établiront
sortes n'ont point bou
40 boucauts et 205 sacs
et 1 baril. Nous insé
nal le mouvement de
nières années.

CUIRS. Il paraît qu'en
chargement de l'Acti
Video, ont été traités
de 95 f. pour environ
et 102 fr. 50 pour en
liv. Les nouvelles de
Ayres, en faisant cro
dérables, ont nui be
Nous recevons 200
verts et peaux de H
de St.-Thomas, et en
et 1 grenier nerfs de l
dée; 10 paquets de v
teries d'Amérique.

RIZ. La baisse a fait d

capacité de
opos qu'une
faux député
m d'un vrai
a fraude sùt
sessions, le
nombre et à
d'examiner
onne? Nous
et de nous
puté qui ne
et l'homme
tir les fonc-

jour sur la
t mettre en
, dit-il, d'at-
e qu'il y au-
attendre du
fraude a été

it, selon lui,
is son prin-
s semble au
incipe que
e lui reve-
sa conduite
s, quand la
isticie de ses
son égard
pour cause
el pour une
alomnieuse-
ambre, par
faux député
, du moins
n précédent
e voit depuis
ger, sans of-
r toutes nos

iffé, vient
seize jours.
it pu attein-
osent les li-
s. Le navire
aussi court.
e directe de
; un navire
heures dans
gularité des
jour dans
heures où
marche du

Aucun navire en vue.

PORT DU HAVRE.

ENTRÉES.

Venant de

Déc. 31. — Brick Aimable-Marie, capit. Fabre.
(Parti le 27 nov.) St.-Thomas
Brick Amédée, capit. Laporte. (Parti le 30 oct.)
Rio-Janeiro
Brick angl. Hannah, cap. Wilkinson. Newcastle
Ch.-marée Zéphyr, cap. Jolivet St.-Sébastien
» St.-Jean, cap. Perrot. Dunkerque
Goëlette Lydie, cap. Bouet dito
Sloop Requin, cap. Mahaut. dito
» Commerce, cap. Scauff dito
» Emelidor-et-Julie, cap. Lendl dito

Janv. 1^{er}. — Nav.-paq. amér. Edward-Bonnaffé,
capit. Hathaway, à l'adr. de MM. Bonnaffé
Boisgérard et comp. New-York
Brick amér. Suzan-&-Sarah, capit. Waterhouse, à
l'adr. de MM. DuRoveray et comp. . . . City-Point
Brick angl. Jane, cap. Ogle. Newcastle
Brick hamb. Ariane-et-Pauline, cap. Sterons Hambourg
Gal. holl. Good-Verwagting, cap. Malder Amsterdam
Brick Rose, cap. Loirat. St.-Petersbourg
Brick Nanine, cap. Gu don Anvers
Ch.-marée Actif, cap. Kemeneur. Carnie
Brick Elisa, cap. Lion Dunkerque
Brick Héloïse, cap. Morisseau. dito
Ch.-marée Cinq-Frères, cap. Largouet Charente
Brick Modeste, cap. Blanchet Rouen
Brick Aurore, cap. Fotan dito
Brick David, cap. Leborgne. dito
Brick Emélie cap. Denouette. dito
Ch.-marée St.-François, cap. Melant dito
Paq. angl. Nelson, cap. Wheeler Southampton
nav. amér. Bolivar, cap. A. Welch, à la consignation
de MM. Hottinguer et comp. Nouvelle-Orléans

SORTIES.

Pour

Déc. 31. — Sloop St.-Martin, cap. Croscol. Rouen
Sloop Espérance, cap. Vexier dito
Chalan de la comp. Bertin, Chaillot, cap. Mayer Paris

Janv. 1^{er}. — Sloop Espérance, cap. Vesier Rouen
Sloop Deux-Amis, cap. David : dito

CHARGEMENS.

BOLIVAR, de la Nouvelle-Orléans, cap. A. Welch, ven. de
la Nouvelle-Orléans, à la consignation de MM. Hottinguer
et comp.; pourtier M. Massey.
Réclamateurs, MM.
Hottinguer et c. mo. 900 liv. le farine

Damblat
Larigaudière et comp.

Santa Maria et Santa .
NANINE, cap. Guedon
Réclamateurs, MM.
Vc. Millot Toussaint et

A. Normand
Dirk Peeters.
Monod et comp.
Delavoipierre
Le Capitaine.
A ordre.

Le surplus pou
ZÉPHIR, cap. Jolivet
Balguerie et comp. .
CINQ-FRÈRES; ca
Expert et Turmann,
BOSE. capit. J. Loir
Elie Lefebure, de Rou

NOUVEI

Le Grand-N.
à Rio-Janeiro pour B
Louis, de Nantes, ét
Charles de Nantes,
ment. Un brick de C
de Marseille devait p
novembre Le Félix,
avec la corvette de S
un chargement pour

La division
à Rio le 29 octobre.

Le Brave, pa
nique le 11 novembre
très-rares.

Par lettre de C
Cornélie, capitaine D
l'heureuse arrivée de
traversée de 34 jours
composait sa cargai
et le capitaine ava
retour immédiat. Ch

L'Aigle, capi
de Bordeaux le 5 jui
avoir fait escale à Gi

embarcations ou parce que l'un des navires pirates a été coulé, d'après l'un des récits relatés dans cet article édifiant :

« Le 29 octobre 1828, le brick américain Montpellier, se trouvant par le travers de Stirrup-Key et courant à l'Est, aperçut une goélette de 50 à 60 tonneaux. Ses fonds étaient peints en blanc, sa batterie en noir avec deux listons jaunes. Ce navire courait sur le Montpellier, et lorsqu'il en fut à portée de canon, il lui envoya une volée et hissa un pavillon rouge. Les matelots de son équipage, qui jusque-là s'étaient tenus à plat ventre sur le pont, se levèrent tous et crièrent à l'abordage. Le brick américain qu'une forte brise favorisait alors, mit toutes voiles dehors, au risque de démâter, et il parvint à gagner le corsaire sous le feu de mitraille que celui-ci fit encore sur lui pendant plus d'une demi-heure. »

« La goélette de Sa Majesté Britannique Skip Jack, arrivée le 30 novembre à La Havane, a pris et coulé bas dans sa croisière une goélette pirate qu'elle avait rencontrée le 18 novembre devant le cap Coreentes. Dans la matinée du 30 novembre, jour de sa rentrée, elle avait donné chasse à un navire négrier espagnol qui n'a trouvé d'autres ressources, pour échapper à sa poursuite que de s'échouer à deux lieues de La Havane dans une crique où il a débarqué ses Noirs. L'équipage du bateau Skip Jack est parvenu en s'embarquant dans les canots à aborder le négrier, et à y mettre le feu. »

« Un brick pirate croise en latitude de 25° 50 et 75° de longitude ; il est armé de plusieurs canons et a un fort équipage. Le 30 novembre il a poursuivi un navire américain pendant trois heures, lequel n'a dû son salut qu'à l'apparition d'un bâtiment qui semblait être une corvette. »

La piraterie et la traite des Noirs vers les Amériques n'avaient pas disparu en 1829. Le phénomène de la piraterie sur l'océan atlantique allait s'éteindre pour reprendre à notre époque sur d'autres mers, au niveau de la Corne de l'Afrique ou en Asie.

Pavillons étrangers contre blocus

Les paquebots du Havre battent pavillon américain pour deux raisons. Cela tient essentiellement aux bonnes relations politiques avec ce pays depuis la guerre d'indépendance des Etats-Unis qui s'est terminée en 1783 par la victoire des insurgés sur les Anglais avec l'appui décisif de Lafayette et ensuite à la nécessité d'utiliser des navires d'un pays neutre, non impliqué dans les guerres contre les Anglais, des guerres fréquentes dans

la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Les armateurs français sont victimes du blocus anglais de leur commerce à peu près tous les 15 ans. Ainsi l'amirauté de Guyenne enregistre pendant cette période une augmentation massive des affrètements sous pavillons flamands d'Ostende puis sous pavillons prussiens d'Emden. Cette pratique de pavillons étrangers par nécessité maintient la prospérité des négoce de la façade atlantique: la France, la Hollande et les provinces hanséatiques sont des débouchés importants pour les produits des colonies antillaises.

Plus tard, le blocus continental décrété par Napoléon contre l'Angleterre sera appliqué beaucoup plus rigoureusement ruinant nombre d'armateurs des ports français et presque totalement le père d'Édouard et son grand-père François dont la maison de commerce fonctionnait au ralenti à Bordeaux depuis 1789 après une activité particulièrement soutenue pendant cette seconde moitié du XVIII^e siècle.

Une famille d'armateurs

L'apogée de la carrière de ce François Bonnaffé se situe entre 1783 et 1789 et trouve, après trois décennies, un écho symbolique chez le petit fils Edouard par cette traversée record de l'Atlantique en 1829. Grâce à son travail et des alliances à travers toute l'Europe dont il ne reste que fort peu de traces, pendant trois générations, cette famille s'est consacrée à la traversée de l'Atlantique pour le commerce des marchandises et des passagers. Elle refusa toujours le commerce triangulaire avec l'Afrique mais aussi les titres, celui de noble ou encore d'autres charges honorifiques (*Voir annexes*).

Suivant un usage répandu vers 1780, Jean Bonnaffé, père d'Edouard avait bénéficié au sortir de son adolescence d'un long voyage de deux ans en compagnie d'un gouverneur à travers toute l'Europe pour parfaire son éducation d'armateur. Il s'agissait d'apprendre le métier par la connaissance des principaux ports d'Europe dont on avait éprouvé le rôle essentiel en cas de guerre comme de paix.

L'Europe étant à feu et à sang sous l'empire, les propres fils de Jean, Edouard le cadet et Auguste l'aîné ne pouvaient pas suivre la même formation et bénéficier de cet apprentissage essentiel. Ils furent expédiés en 1806 aux Etats-Unis d'Amérique pour y faire leurs études, âgés respectivement de 14 et 15 ans. Mais dès 1814, après la première chute de Napoléon, les deux frères essayèrent de prendre pied au Havre, le régime de Louis XVIII récemment en place ayant octroyé des licences pour

▼ François Bonnaffé, parti de rien, profita de l'essor économique fulgurant de Bordeaux pour devenir un heureux armateur (voir annexes) armant de nombreux navires en rectitude, c'est-à-dire en droite ligne entre sa ville et l'Amérique. Son petit fils reprit la tradition au Havre, désigné par décret à la tête d'une future ligne de transport vers les USA.
Collection personnelle.



quelques bâtiments américains et souhaitant le rétablissement de l'activité transatlantique. Dès 1814, Auguste Bonnaffé fonda un établissement de commerce non plus à Bordeaux qui avait perdu son leadership, mais au Havre en plein essor.

Edouard arriva plus tard, se maria le 28 novembre 1818 et s'associa avec son beau-frère; il tenta de reprendre avec ce dernier la profession d'armateur de son père et de son grand-père bordelais ruinés par la révolution et par les guerres napoléoniennes.

Leurs paquebots « américains » allaient assurer une ligne régulière du Havre à New York jusqu'en 1848. La paix en France avait duré 33 ans, une éternité en comparaison des courtes périodes de paix du siècle précédent. La révolution de 1848 et le nouveau changement de régime allaient être de nouveau fatals aux petits armateurs et aux associés havrais Bonnaffé et Boisgérard. Il est encore fait mention d'un événement familial dans la presse du Havre quelques années plus tard mais l'activité maritime ne fait plus partie des activités de cette famille.

Cette époque est marquée par le déclin des armateurs familiaux et l'avènement de compagnies d'armement.

Un autre drame de la mer a peut-être influencé Edouard Bonnaffé. Son fils admis à l'école militaire de Saint-Cyr en 1841 a choisi la Navale pour respecter la tradition familiale. A la veille d'être nommé capitaine de corvette, une épidémie de fièvre jaune allait le terrasser à l'âge de 31 ans en 1851.

Ainsi prenait fin une lignée d'armateurs dont l'existence, avec des hauts et des bas, avait été de courte durée et après une montée en puissance des activités du grand-père pendant la seconde moitié du siècle des Lumières.

Le port de Bordeaux était alors le plus prospère du territoire national grâce à l'essor prodigieux du commerce à travers l'Atlantique Nord et plus particulièrement vers les Antilles.

Les marchandises transportées à travers l'Atlantique Nord ne changent pas entre le XVIII^e siècle et cette traversée de 1829 : sucre de canne, café, cacao, tabac, coton, indigo sont les principaux produits importés cités par François Bonnaffé dans ses lettres et ses registres. Cinq de ces six produits d'importation de base figurent dans le Journal du Havre qui détaille la cargaison du paquebot en provenance de New York. L'indigo a disparu.

Après les déboires commerciaux et familiaux d'Edouard, changement complet de cap pour Edmond. Il entre à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest lui permettant de s'adonner, dès que cela fut possible, à sa véritable

passion de critique d'art et à l'archéologie. Collaborateur de nombreuses revues, auteur de livres divers sur l'art ou le meuble ancien, de traités sur la curiosité, sur le surintendant Fouquet, sa plume alerte faisait mouche dans les salons parisiens et lorsqu'il côtoyait le gratin de la littérature le dimanche après-midi à son domicile parisien. Edmond Bonnaffé a colligé les souvenirs transmis par ses grands-parents en rédigeant en 1887 un petit livre d'une cinquantaine de pages « Bordeaux il y a 100 ans ». Il y fait revivre à partir de plusieurs sources l'histoire de cet arrière-grand-père armateur déjà totalement oubliée en 1887.

Cet armateur exemplaire allait de nouveau intriguer des universitaires bordelais dans les années 1990. François, surnommé l'heureux, ce qui signifiait chanceux, ressortait une deuxième fois des oubliettes de l'histoire de Bordeaux.

Ses descendants avaient de nouveau, pour la plupart, perdu son souvenir. Il ne reste de lui que deux portraits, le nom d'une rue à Bordeaux et depuis peu quelques publications dont celle de ses lettres. Comme pour beaucoup de ses confrères bordelais, la révolution et encore plus les guerres napoléoniennes avaient signifié la fin du commerce transatlantique.



▲ Les armateurs havrais De Boisgérard et Bonnaffé assurèrent une ligne régulière entre Le Havre et New York jusqu'en 1848 en affrétant des paquebots américains Ici, Edouard Bonnaffé.

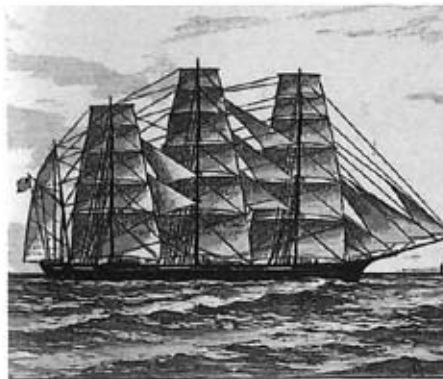
Collection personnelle.

Des lignes transatlantiques privées et subventionnées

Edmond Bonnaffé parisien, a oublié d'écrire sur Le Havre où il est né en 1825. Lui, si prolixe sur la destinée de son arrière-grand-père bordelais, n'écrivit pas une ligne sur son père Edouard, armateur havrais.

On sait que les paquebots américains comme celui-ci étaient encore en bois.

L'apparition progressive des coques métalliques et de la machine à vapeur avec propulsion par roue à aubes puis par hélices allait transformer la taille et la construction des paquebots. Mais les succès des lignes régulières sur l'Atlantique et de leurs armateurs seraient encore pour longtemps éphémères, d'une durée rythmée par les conflits militaires et les périodes de crise économique internationale.



◀ Les paquebots américains grésés en trois mats sont des cargos mixtes embarquant des marchandises et des passagers. Ils permirent les premières liaisons régulières entre New York et la France à partir de 1816.

Au XIX^e siècle, la loi traitant de la création de lignes transatlantiques, en date de juillet 1840, désigna Saint-Nazaire tête de ligne pour l'Amérique du Sud. C'était mettre la charrue avant les bœufs car rien n'était prévu sur place. Il fallut encore plusieurs décrets et l'avortement de plusieurs projets de compagnies jusqu'à ce que fut créée en 1847 la **Compagnie Générale des Paquebots Transatlantiques**.

Cette première compagnie transatlantique conforme à la volonté des pouvoirs publics était une fois de plus dirigée par deux armateurs havrais, la ville de Saint-Nazaire n'étant encore qu'un gros bourg sans quai.

Quatre frégates empruntées à la marine nationale furent mises en service mais l'impréparation et le manque de subventions entraînèrent la mort de cette compagnie qui arrêta son exploitation en 1848, avant la fin de sa première année. Les 4 frégates revinrent à Brest, leur port d'origine. Nouvel échec. Nouveau coup d'épée dans l'eau de l'Atlantique.

Pendant 10 ans, rien ne se produisit. La loi de juillet 1840 semblait rester un vœu pieux.

Sous le second empire, l'amère constatation du grand retard de la flotte française sur celle des Anglais et des Américains obligea enfin l'État à verser des subventions aux armateurs. Ainsi en 1858, l'**Union Maritime** avait pour objectif de mettre en service 6 à 7 navires à destination des Antilles. Mais, une fois de plus, tout s'effondra : les crédits prévus pour cette compagnie furent annulés par la guerre de Napoléon III en Italie. L'Union Maritime céda ses concessions à la **Compagnie Générale Maritime** fondée en 1855 et administrée par les frères Émile et Isaac Pereire. Nés à Bordeaux, disciples de Saint-Simon, l'économiste philosophe, ils étaient banquiers et, au départ, ils ne connaissent rien au commerce maritime.

Ils s'appuieront sur leur organisme de crédit, la **Société Générale de Crédit Immobilier**. Grâce à leurs qualités d'organiseurs et surtout, le boom de l'émigration vers l'Amérique, ils rencontreront le succès... avant, eux aussi, de faire faillite.

C'est aussi grâce aux bons rapports établis entre la France et l'Angleterre et à la diplomatie officielle dite d'Entente Cordiale instaurée en 1840 puis renouvelée par des accords en 1904 entre Anglais et Français, que le projet révolutionnaire des frères Pereire pouvait voir le jour.

Leur compagnie créa rapidement une flotte importante de 82 navires à voile (trois mâts, bricks, goélettes) et seulement 10 à vapeur, et achetant la totalité de ces bâtiments. Elle fit de mauvaises opérations commerciales qui faillirent la faire disparaître. Les deux frères se battirent sur tous les fronts pour concurrencer les compagnies étrangères et la **Compagnie**

Générale Transatlantique ou « Transat » vit le jour en 1861. C'était le début de l'aventure qui s'étendit jusque 1940 et permit la construction de paquebots principalement à Saint-Nazaire.

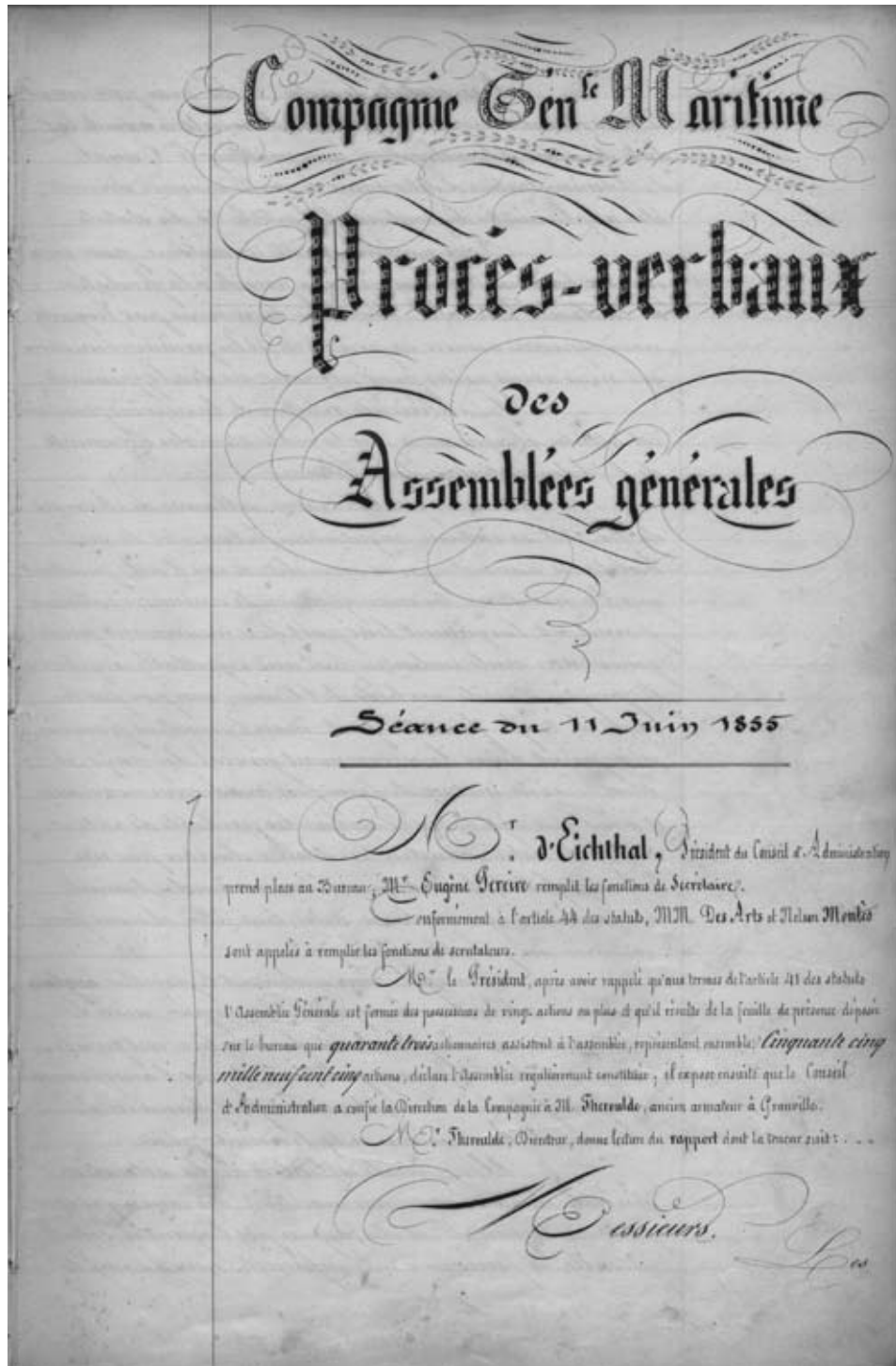
La signature d'une convention postale en 1860 eut également un impact majeur sur le développement de la Transat: l'État versait une subvention annuelle et, en échange, la compagnie devait desservir pendant 20 ans la ligne Le Havre-New York et la ligne Saint-Nazaire-Panama ainsi que ses lignes annexes vers la Guadeloupe, le Mexique et Cayenne.

En Grande Bretagne et aux Etats-Unis, le scénario fut le même: seul le déblocage de subventions par l'Etat permit la rentabilité et l'existence de lignes transatlantiques régulières.

▼ Les frères Emile et Isaac Pereire fondèrent la Compagnie Générale Transatlantique en **1861** avec l'appui d'une subvention de l'État en contrepartie d'un service postal par leurs paquebots pendant 20 ans à partir du Havre et de Saint-Nazaire .



Première page du rapport de
l'Assemblée Générale du
11 juin 1855 de la Compagnie
Générale Maritime.
© Collection French Lines. DR ▶



Première page de l'état de la flotte de la Compagnie Générale Maritime en 1856 présentée dans le rapport de l'Assemblée Générale du 29 avril 1856.
 © Collection French Lines. DR ►

19

Etat du Matériel naval à

20 Avril

Navires à vapeur à flot

Danube	300 p.	navif	602 416
Reine Mathilde	id	37222	510 300
Languedoc	Sabin	S.S.	402 06
Ville de Marseille	id	id	402 44
Diane	300 p.	navif	501 07
Yveta	id	id	501 07
Laris	300 p.	id	472 50
Hambourg	id	id	

Navires à vapeur en construc^{on}

Rouen			
Marie-Stuart			

Navires à voile à flot

Jacques-Cœur	300 p.	37222	372
Yveta	id	id	756
Jacques-Cœur	id	navif	741
Indien	id	id	739
Rubens	id	37222	719
Bordeaux	id	id	563
Manoach	id	navif	555
Jean-Bapt.	id	id	565
Campeau	id	37222	544
Richelieu	id	id	514
Malouin	id	id	491
Morac	id	id	464
Deuxfonten	id	id	447
Nicolas-Louatin	id	id	445
Junon	id	S.S.	378
Ile Bourbon	id	S.S.	370
Madagascar	id	37222	351
Richard-Lenoir	id	372	342
Juste	Sargis	372	289
Lise	372	37222	238
L'iménienne	Sargis	37222	221
Célar	372	navif	220
Buvon	id	37222	215

A

général flot en construction

1856

Navires à voile à flot

Navire	Port	Tonnage	Force
Récif-Matin	Ant. S.P.A.S.	105	
Gazelle	id. id.	100	
Coureur de St-Pierre	id. S.P.A.S.	187	
Daniel	id. S.P.A.S.	185	
Félicité	id. S.P.A.S.	185	
Isaacadie	id. S.P.	177	
Jacques	id. S.P.	172	
Adour	id. S.P.A.S.	150	
Amélie	id. S.P.A.S.	151	
Louise	id. id.	145	
Maxia	Collette S.P.A.S.	145	
Alcyon	id. S.P.A.S.	88	
Docteur	id. id.	70	
Mouette	Stgo S.P.S.	58	
Goeland	id. id.	53	
Olive Blanche	Collette	58	
Rose	id.	57	
Isabelle	id.	55	
Delise	id.	48	
Dona Amia	id.	44	
Mars	id.	38	
Marguerite	id.	20	

Navires à voile en constr.^{on}

Duguay Trouin	550
Duquesclin	550
Jean Fougen	550
Moyats	540
Walsleben	500
Canoa	500
Colbert	500
Daquette	500
Sacmentier	500
Fougen	500
Laqueho	500
Kéramur	450
Suger	300
Labéal	200

◀ Deuxième page de l'état de la flotte de la Compagnie Générale Maritime en 1856 présentée dans le rapport de l'Assemblée Générale du 29 avril 1856.
© Collection French Lines. DR

- ▼ Décret impérial de Napoléon III daté du **25 août 1861** autorisant la Compagnie Générale Maritime à prendre le nom de Compagnie Générale Transatlantique.
© Collection French Lines. DR

MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
DU COMMERCE
ET DES
TRAVAUX PUBLICS

698

Napoléon, par la grâce de Dieu
et la volonté nationale, Empereur des Français

A tous présents et à venir, Salut.

Sur le rapport de notre Ministre
de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux
publics;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

La Compagnie générale maritime est
autorisée à prendre la dénomination de
Compagnie générale transatlantique.

Fait au Palais de Saint-Cloud
le vingt-cinq août 1861

(Signature)

Napoléon III

Le Ministre Secrétaire d'Etat au Département
de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics

(Signature)

3 LE SIECLE D'OR DU RUBAN BLEU: 1838-1939

Déboires sur l'océan

Innombrables sont les péripéties survenues aux paquebots depuis le XVIII^e siècle avec des fins de vie souvent dramatiques.

Après cette évocation de la gestation lente et difficile des compagnies d'armement, il faut revenir une nouvelle fois au XVIII^e siècle.

Au début de son règne en 1774, le jeune roi Louis XVI est un excellent géographe. Jamais roi de France n'a reçu une éducation aussi complète. Doué d'une formidable curiosité et passionné par la science, il continue d'apprendre toute sa vie. Attentif aux idées nouvelles et parfaitement informé des voyages de l'explorateur anglais Cook, il souhaite développer la marine française. Il va financer et conseiller les expéditions maritimes comme celle de La Pérouse. Une expédition dont on ne connut la fin tragique associant naufrages et cannibalisme que fort tard. Louis XVI avait également cherché à promouvoir une ligne postale entre la France et les Etats-Unis. En 1783, la guerre d'indépendance américaine étant terminée et la libre circulation rétablie sur l'Atlantique, il inaugura un service de transport de courrier en direction des Etats-Unis. Auparavant, obligation était faite aux capitaines des navires marchands d'assurer gratuitement l'acheminement des lettres et de les remettre au directeur du bureau de poste à leur arrivée au port. La tête de ligne fut successivement Port-Louis, Lorient puis Le Havre en 1786. Huit départs annuels étaient prévus. Il s'agissait de voiliers de 200 à 300 tonneaux.

Cette tentative de création d'une ligne postale régulière fut un premier échec en raison des frais d'exploitation trop élevés et ce furent de nouveau des lignes étrangères qui assurèrent l'acheminement du courrier et des hommes vers le Nouveau Monde.

Bien plus tard, en 1840, les choses bougèrent un peu avec un débat houleux pour l'adoption de cette loi prévoyant trois lignes maritimes avec paquebots au départ du Havre, Saint-Nazaire et Bordeaux. Le président

du conseil, le jeune Thiers, ne croyait pas au rail. Il croyait encore moins à la coque métallique. Au cours du débat parlementaire, il déclara qu'il était impossible de construire des bateaux en fer. Le grand Lamartine estime nécessaire d'expliquer à propos de la vapeur que le feu est mille fois plus cher que le vent, « le vent que Dieu donne gratis à toutes les voiles ». Pour éluder la question, Thiers nomme une commission. Celle-ci doit se prononcer sur la faisabilité d'une liaison maritime sur l'Atlantique Nord. Les conclusions sont négatives mais l'insistance des industriels du Havre oblige le gouvernement à faire un geste: en 1847 a lieu la tentative de création d'une ligne régulière avec l'épisode des 4 navires prêtés par la marine royale à la **Compagnie Générale des Paquebots Transatlantiques** créée par la société Héroux, De Handel et Cie. En ce qui concerne la rapidité, le paquebot français *Union* est très compétitif, aussi rapide que les anglais avec une traversée de 13 jours et deux heures le 22 juin 1847.

C'est un bon début avec un temps de traversée court mais les critiques des passagers dans la presse sont vives concernant le service à bord, le comportement de l'équipage et le représentant de la nouvelle compagnie française à New York qui ne parle pas anglais. Les voyages suivants de ce paquebot sont marqués par les avatars du mauvais temps et par des voies d'eau.



Un autre paquebot lors de son quatrième voyage vers les Etats-Unis manque de charbon, brûle tout le bois du navire, y compris les meubles pour arriver à New York. La série noire continue avec une mauvaise compréhension des ordres du pilote américain qui entraîne un abordage avec un voilier. Enfin une mauvaise manœuvre enfonce un quai et blesse gravement un promeneur.

La traversée d'un autre paquebot, le *Philadelphie*, est émaillée d'une bagarre entre un garçon de cabine et un maître



▲ Le poète et homme politique Lamartine s'oppose à la création de lignes de paquebots mus par la vapeur.

◀ En 1840, Thiers, président du Conseil ne croit ni au rail ni au navire à vapeur.

d'hôtel avec châtimement corporel infligé sur-le-champ au garçon de cabine, mais le capitaine condamné écope, à l'arrivée à New York, d'une amende de 400 \$. A ces péripéties, s'ajoutent l'abordage d'une chaloupe, une panne de moteur et de coûteuses réparations.

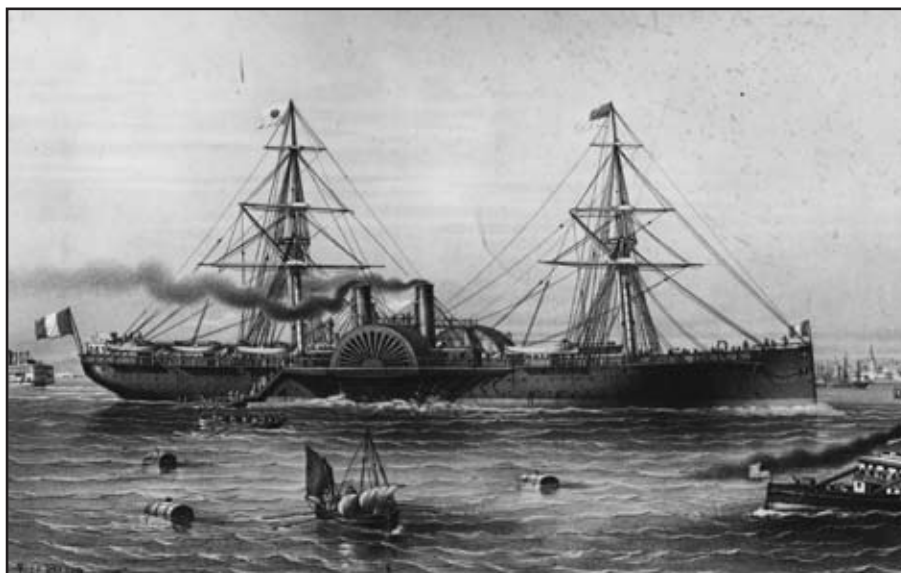
Après cette série noire, le fiasco est complet. L'avenir confirmera qu'on ne s'improvise pas compagnie d'armement pour traverser l'Atlantique.

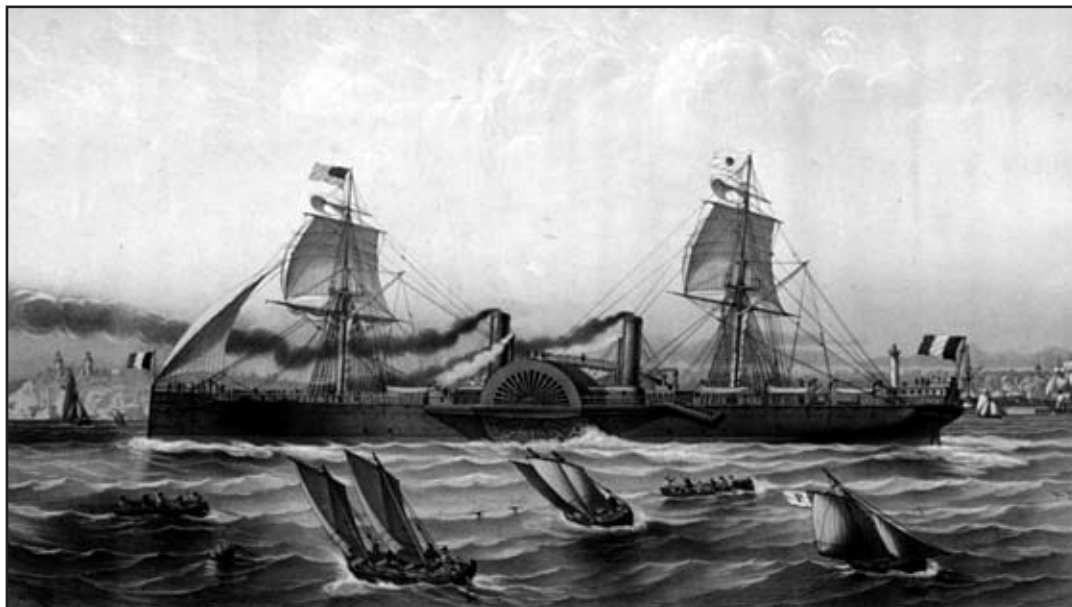
Une autre compagnie subira en effet le même sort 7 ans plus tard. La compagnie des frères Gauthier fait alors construire 8 navires du même type mais ne reçoit aucune aide alors que tous les concurrents étrangers reçoivent déjà des subventions importantes. Une catastrophe maritime entraînera la fin de cette aventure.

En comparaison de ces trois échecs cuisants (entre 1783 et 1865) le sort de la future Transat sera presque paisible. Son paquebot *Washington* atteindra l'âge respectable de 36 ans de carrière, le *Lafayette* servira 49 ans, le *France*, premier du nom, subira vingt-trois ans après son entrée en service un incendie sévère maîtrisé après sept heures d'efforts mais après réparation il reprendra la mer jusqu'en 1910, soit une carrière tout à fait remarquable de 45 ans. Le plus malchanceux de cette série de paquebots sera *La Bourgogne* (Voir annexes) dont le naufrage fut beaucoup plus dramatique que celui du paquebot *l'Europe* victime d'une voie d'eau en pleine mer et abandonné après évacuation parfaitement réussie des 250 passagers.

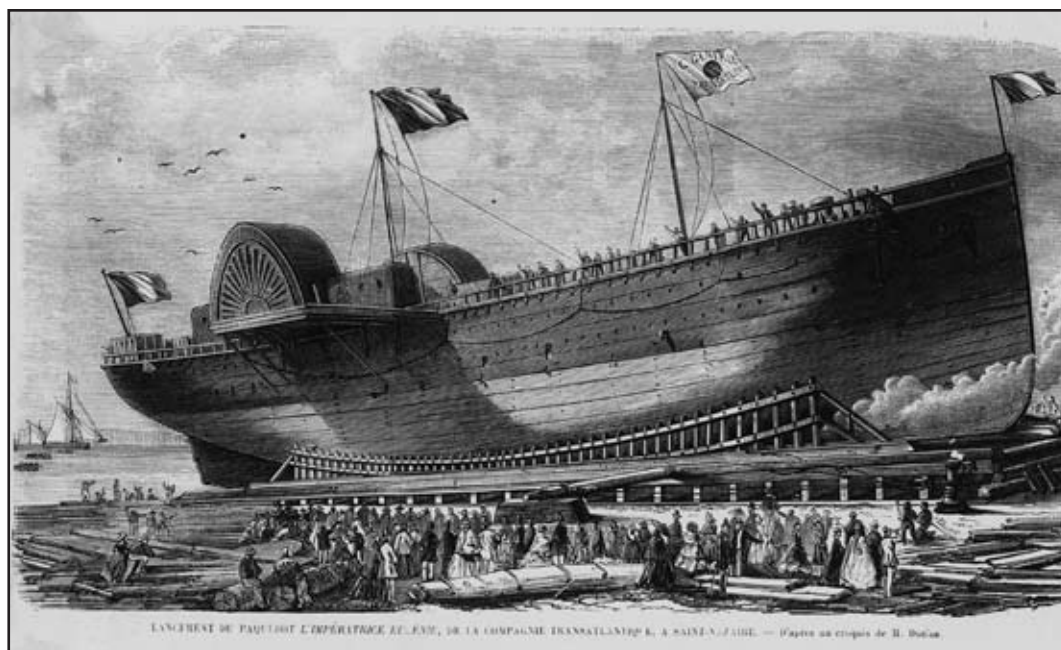
Le paquebot Lafayette (CGT 1864-1903) arrivant à New York.
Auteur : Le Breton, Louis
(1818-1866).

© Collection French Lines. DR ►





Le paquebot-poste à aubes *Washington* (CGT 1864-1899).
Auteur : Le Breton, Louis (1818-1866)
© Collection French Lines. DR



Lancement du paquebot à roues *Impératrice Eugénie* (CGT 1865-1870) à Saint-Nazaire le 23 avril **1864**, premier paquebot transatlantique construit en France, aux chantiers de Penhoët, d'après un croquis de M. Duclos.

© Collection French Lines. DR

L'Impératrice Eugénie, le premier paquebot lancé à Saint-Nazaire coûta bien plus à la Transat que ses sisterships avec un remorquage en pleine mer facturé 18 000 livres à la compagnie. Par gros temps, une voie d'eau s'était produite en plein océan. Le capitaine avait abandonné son navire un peu trop rapidement car celui-ci devait être remorqué par un charbonnier anglais avec 4 m d'eau dans la cale. Il était parfaitement récupérable et reprit du service. Mais le 16 janvier 1877, il s'échouait sur une plage de New York ne faisant aucune victime ; la réparation qui s'élève à 10 000 dollars permet au paquebot de reprendre la mer. Ce paquebot devait périr en service sur une côte colombienne, une nouvelle fois à l'occasion d'un échouage, cette fois encore sans aucune perte en hommes.

A cette date, la Compagnie Générale Transatlantique décida de se passer des capitaines qui ne seraient pas issus de la marine militaire pour éviter les abandons prématurés de paquebots devenus trop fréquents. Cette disposition fut appliquée jusqu'en 1926.

Dans cette série de paquebots heureux, le paquebot *La Bretagne* filant à presque 20 nœuds sur la ligne du Havre à New York surclasse le navire le plus rapide de la Cunard. *La Touraine* peut s'enorgueillir également d'un



Le paquebot *La Bretagne* (CGT
1886-1912) en mer.
Auteur : Anonyme
© Collection French Lines. DR ►

record de vitesse sur l'Atlantique Nord. Lors de sa première traversée du Havre à New York le 20 juin 1891, il file à 18,50 nœuds ; l'année suivante, il atteint la vitesse de 21,2 nœuds battant largement le record officiel établi à 20,35 nœuds.

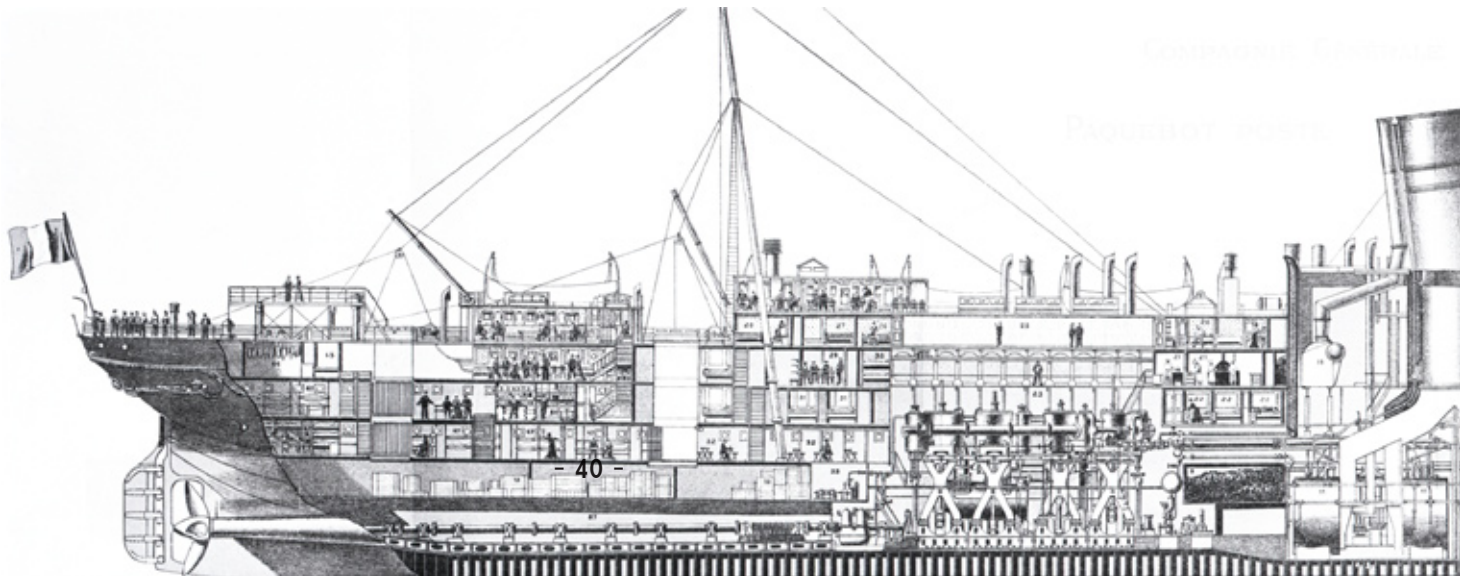
Cet excellent navire, construit à Saint-Nazaire, a été plus rapide en 1892 que le détenteur britannique du Ruban bleu. Sa mise en service calculée pour le début de l'exposition universelle américaine de 1892 allait assurer la réputation des Français et remplir les caisses de la Transat.

Enfin rapides autant que raffinées, telles étaient vers 1890, les traversées entre le vieux continent et New York. Après les années de traversées cauchemardesques moquées par Charles Dickens (*Voir annexes*), on pouvait enfin conjuguer voyage et plaisir.

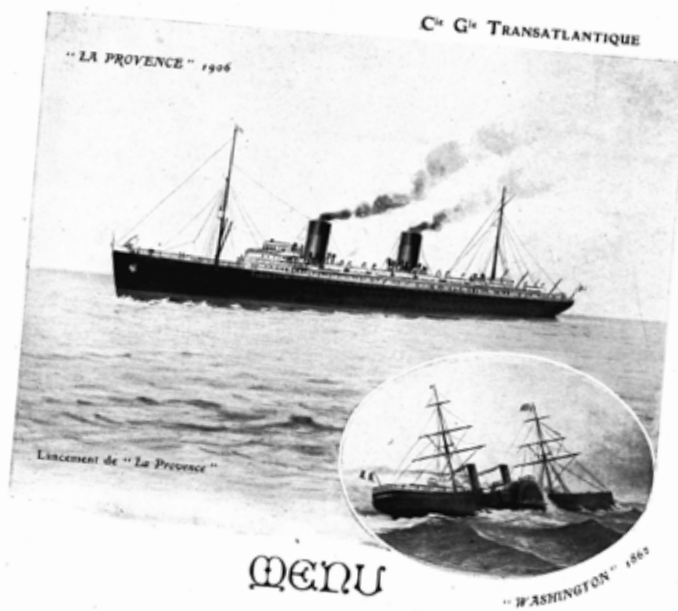
A cette date, le restaurant et la cave des paquebots français commencèrent à bénéficier d'une formidable réputation.

Un menu de première classe pouvait comporter une quinzaine de plats :

Potage à la française	Consommé tapioca
Beurre céleri	Hors-d'œuvre variés
Petites caisses Monglass	Saumon sauce vénitienne
Gigot de chevreuil grand veneur	Filet de bœuf à la génoise
Petits pois à la Larbray	Cèpes parisiens.
Dindonneau truffé	Selle d'agneau
Salade	Gâteau flamand
Nougat moulé	Glace vanille



Menu du 21 mars 1905 du paquebot
La Provence (CGT 1906), comprenant
 une gravure du *Washington*
 et de *La Provence*.
 © Collection French Lines. DR ▶



MENU

POTAGES

OXTAIL ◊ MARIE-STUART

HORS-D'ŒUVRE

PETITES BARQUETTES SÉVIGNÉ

RELEVÉ

SAUMON DE LOIRE A LA DAUMONT

ENTRÉES

FILET DE CHAROLAIS A LA MOSCOVITE

TIMBALE GAULOISE

SORBETS GRANITES AU CHAMPAGNE

ROTS

FAISANS TRUFFÉS PLANQUÉS DE CAILLES

MOUSSE DE FOIE GRAS EN BELLE-VUE

LÉGUMES

ASPÉRGES D'ARGENTEUIL SAUCE RICHE

ENTREMETS

BOMBE GLACÉE "PROVENCE"

ROCHERS DE NOUGAT ◊ RICHELIEU

DESSERTS

◊ VINS ◊

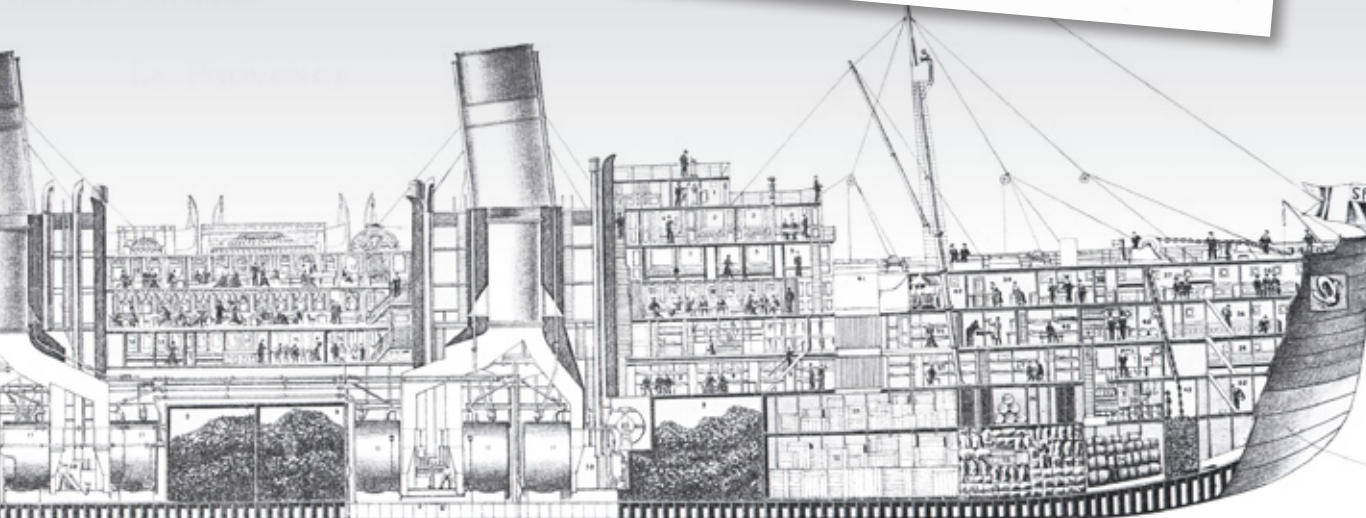
TISANE PAUL RUINART

CHATEAU SUDIRANT ◊ CHATEAU-PALMER ◊ CHAMBERTIN

CHAMPAGNE LOUIS ROEDERER

A bord de "La Navarre"
 21 Mars 1905.

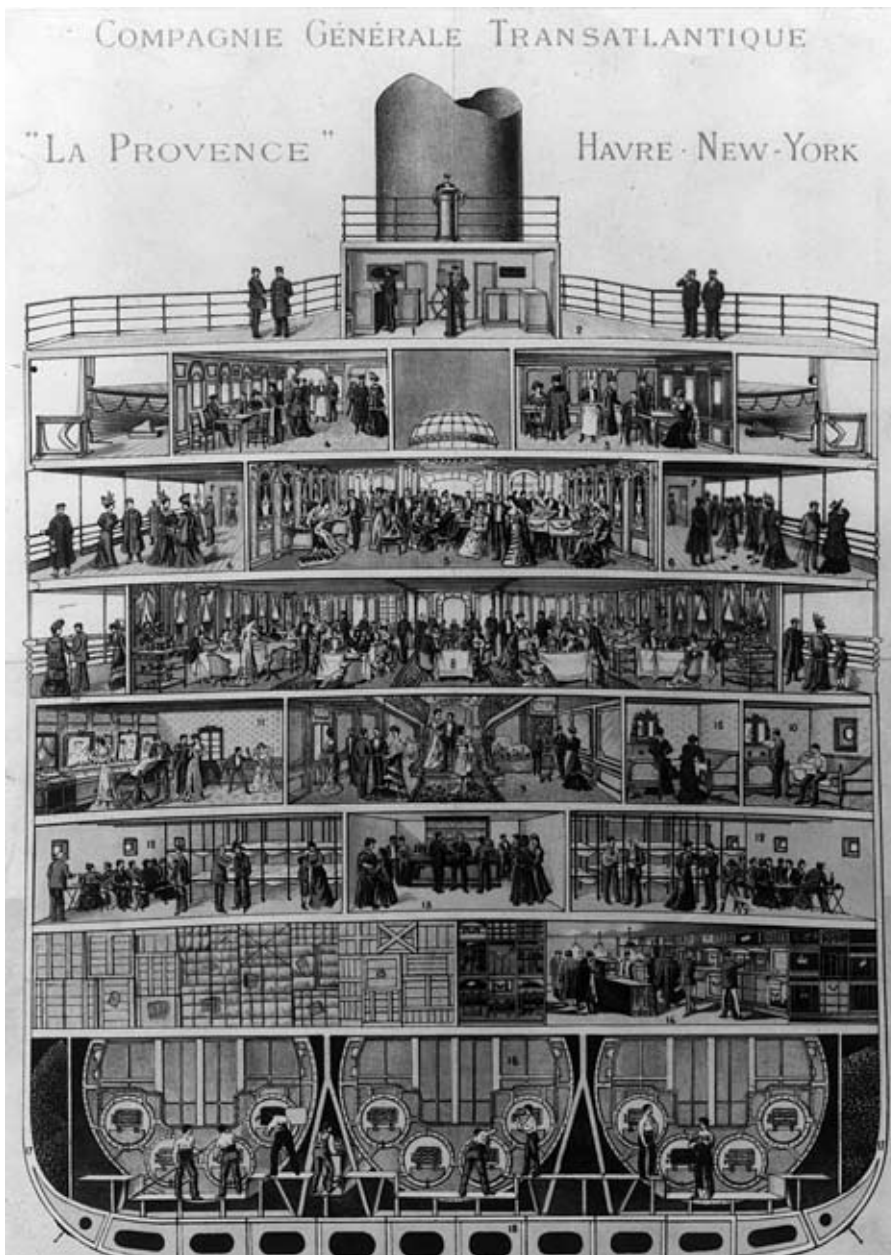
Coupe transversale du paquebot
La Provence (CGT 1906-1916).
 Auteur : Anonyme
 © Collection French Lines. DR ▼



En cinquante ans, c'en était fini de la fâcheuse réputation des paquebots français.

On pourrait disserter sur ces menus qui allaient devenir gargantuesques sur certains paquebots au xx^e siècle (en première classe) mais on risquerait d'oublier les paquebots dits démocratiques, moins rapides, avec classe unique peu onéreuse et à la restauration ordinaire.

Si la course au raffinement était en route, elle ne sera pas rentable isolément avant les énormes paquebots-escargots dédiés exclusivement à la croisière de la fin du xx^e siècle. Pendant ce siècle d'or, l'équilibre financier ne fut possible que par un remplissage suffisant assuré par les émigrants en route vers le nouveau monde soit sur des paquebots dédiés à l'émigration à une seule classe soit sur des paquebots polyvalents avec trois classes.



◀ Écorché du paquebot
La Provence (CGT 1906-1916).
La faible hauteur de plafond
concerne tous les ponts
Auteur : Anonyme
©Collection French Line.

Voile ou vapeur, coque métal ou bois, roue à aubes ou hélices

Durant plus de vingt-cinq siècles, la voile a été le seul mode de propulsion des navires pour les grandes traversées. Au début du XIX^e, de grands voiliers assurent la liaison entre l'Europe et les Etats-Unis. Ce voyage est long et inconfortable, sans chauffage ni électricité. Les mouvements de la mer et les bourrasques de vent soumettent les passagers des voiliers à des secousses brutales.

La propulsion à vapeur va révolutionner ces traversées, en offrant très progressivement une rapidité et un confort moins spartiate. Au début, bien peu y croient. Les machines à vapeur sont pourtant connues et utilisées sur terre puis sur les fleuves dès la fin du XVIII^e siècle. Sur mer, Napoléon 1^{er} n'y croit pas. Il déclare à propos de Fulton qui met au point les premiers bateaux à vapeur : « Une des choses les plus ridicules dont j'ai jamais entendu parler est cette invention de bateaux à vapeur. Ce ne sera jamais rien de plus qu'un jouet d'enfant. »

La propulsion à vapeur requiert une mécanique, de l'entretien pour éviter les pannes, de nouveaux métiers et l'obligation de stocker du charbon pour quinze jours de traversée ne laissant plus beaucoup d'espace pour le fret et les passagers. Le train, qui se ravitaille aux arrêts, n'a pas cet inconvénient. La complexité croissante de ces navires, leur dimension et leur maintenance vont nécessiter d'importants investissements et vont condamner encore plus les armateurs familiaux. Ce ne sera pas le cas des constructeurs de la marine à voiles.

Avec la vapeur on voit apparaître une génération d'armateurs très différents. Il ne s'agit plus de faire vivre une famille mais de faire vivre une région et un pays. Il faut répondre aux demandes du commerce, de l'industrie et d'une politique militaire colonisatrice. On voit donc naître au milieu du XIX^e siècle de nouveaux chantiers navals et de nouveaux armateurs qui sont souvent sinon toujours subventionnés par l'Etat.

Et cela ne les empêche pas de disparaître rapidement par échec technologique ou commercial selon les cas.

Anglais et Américains à la manœuvre

▼ Isambard Kingdom Brunel
Samuel Cunard
Edward Knight Collins

La première compagnie capable de détrôner les Anglais fut américaine et n'y parvint qu'en 1850. Auparavant deux Anglais, Isambard Brunel et Samuel Cunard avaient occupé le devant de la scène avec des tempéraments totalement opposés.

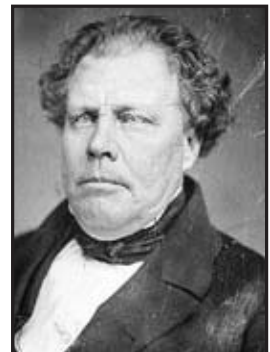
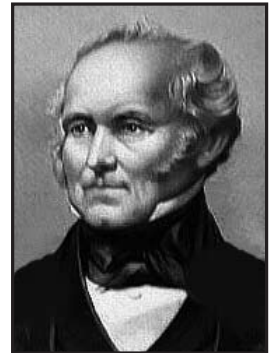
L'ingénieur anglais Isambard Kingdom Brunel (*Voir annexes*) vient en 1833 de terminer, sur terre, la voie ferrée Londres Bristol et imagine tout simplement de la prolonger, par la mer, jusqu'à New York grâce à un navire à vapeur. Il crée la *Great Western Steamship Company* qui construit le *Great Western*, équipé simultanément de voiles et de moteurs à vapeur actionnant deux roues à aubes.

Sa première traversée en avril 1838 dure quinze jours, talonnant l'autre bateau à vapeur, parti 2 jours avant lui, le *Sirius*, beaucoup plus petit et plus lent. Le capitaine du *Sirius* qui a, pour la première fois de l'histoire, effectué une traversée de l'Atlantique sans utiliser ses voiles a dû, sous la menace de son pistolet, contraindre l'équipage à brûler tout le mobilier du bord ainsi qu'une partie de ses aménagements intérieurs. Cette traversée rocambolesque inspira Jules Verne dans son roman *Le tour du monde en 80 jours*. Le héros Philéas Fogg a acheté le paquebot *Henrietta* qui le ramène vers Londres, son port d'attache. Il ordonne au commandant de brûler tout ce qu'il peut pour accélérer et gagner le pari d'un tour du monde en quatre-vingt jours.

Déjà cette traversée pointait le défaut de ces paquebots : très gros consommateurs de charbon, ils doivent être grands pour permettre le stockage du combustible et des marchandises et, d'autre part le logement des passagers.

C'est pour cette raison qu'en 1838 et au-delà de 1838, la propulsion à la voile reste pour beaucoup imbattable car plus économique. Elle est, en général, à la fois plus rapide, plus simple et plus sûre avec voiles seules ou avec l'appoint de moteurs à vapeur. Marcher à la voile et à la vapeur correspond véritablement à la réalité du transport en haute mer à cette période. C'est le meilleur compromis pour l'armateur et les passagers.

Isambard Brunel met en chantier un nouveau bateau révolutionnaire, le *Great Britain*. Il possède une coque en fer, est propulsé non plus par des roues mais par une hélice, mesure 98 mètres pour un déplacement de 3 500 tonnes. Il peut embarquer 360 passagers, 130 hommes d'équipage et charger 1 100 tonnes de charbon ! En juillet 1845, il rejoint New York en moins de 15 jours de mer. Et surtout, car c'est la vitesse plus que la durée de la traversée qui est importante, il marque les esprits en dépassant la



Le *Great Britain*, construit par Brunel, fut le premier à adopter la coque en fer et la propulsion par hélice. Celle-ci pesait 4 tonnes. Il fit en 1845 une traversée en moins de 15 jours et à la vitesse moyenne de 10 nœuds.

Proved strength of iron ships. *The Great Britain* (...), p. 76
 The Wonderful story of the sea / Harold Wheeler . - Londres : Odhams Press Ltd., 1937. - 512p. : ill. ; 19 x 25 cm . index .
 Notes : L'œuvre représenté appartient à la Rischgitz Collection Non identifié
 Droits réservés
 © Musée national de la Marine. ►



vitesse moyenne de 10 nœuds. L'ingénieur anglais empoche un deuxième record. A cette date, la propulsion à voile est surclassée en rapidité mais le vent étant gratuit, elle restera encore pendant quelque temps le moyen de navigation le plus utilisé.

Le monde entier se passionne pour les progrès de la construction navale impulsés par le génial ingénieur. Les subventions gouvernementales pour le courrier lui échappent pourtant. C'est le très traditionnel armateur Samuel Cunard avec ses coques en bois de dimension modeste et encore équipées de roues à aubes qui est le bénéficiaire de cette manne. Celle-ci lui permettra d'asseoir sa suprématie sur l'Atlantique.

L'échouage du *Great Britain* en Irlande l'année suivante en 1846 fait grand bruit et fait couler la compagnie. Brunel a perdu cette bataille de l'Atlantique contre Samuel Cunard.

Brunel repart à la conquête du gigantisme en 1858 avec le *Great Eastern* qui inspira Jules Verne et qui devait transporter... 5000 personnes ! Avec ses 6 mats, son énorme hélice et ses deux roues à aubes, ce navire ne dépassa pas 12 nœuds au lieu des 18 espérés par Brunel. ►

Mais Brunel persévère. Il voit même beaucoup plus grand et fait construire en 1858 le *Great Eastern* qui doit, comme son nom l'indique, relier l'Europe et l'Australie, autre terre d'immigration. Ce colosse sera long de 210 mètres, sera mu par roues à aubes et hélices et devra transporter mille personnes. Ce sera encore un échec commercial en raison des coûts de fonctionnement et il sera réduit à installer des câbles sous-marins, œuvrant dans le sens du progrès d'une manière moins glorieuse que prévue par le développement du téléphone entre l'Europe et l'Amérique. Il installa en particulier le premier câble



entre ces deux continents. Ce bateau était en avance sur son époque et il faudra attendre plus de 40 ans pour connaître un paquebot plus long. C'est un formidable échec commercial et technique car le bateau trop lourd est beaucoup trop lent pour s'accaparer le record de vitesse qu'on baptisera plus tard Ruban bleu. C'est enfin un indéniable échec humain avec la mort de nombreux ouvriers et marins. Sans parler de la mort de Brunel épuisé par l'enchaînement des catastrophes et la malédiction entourant la construction de ce bateau. (*Voir annexes*)

Pendant ce temps, le très prudent Samuel Cunard engrange les succès commerciaux et les records de traversée sur l'Atlantique. La sécurité est sa priorité et l'armateur sera récompensé de ses efforts. Il ne perdra jamais un passager pendant sa longue carrière.

Pendant quelques brèves années pourtant, le record de vitesse sera récupéré par la compagnie américaine du fougueux américain Edward Knight Collins. Une fois de plus, c'est une subvention gouvernementale qui permet l'avènement d'une ligne régulière. Après avoir attendu huit années la précieuse aide financière du Congrès, il parvient à lancer des paquebots rapides et nettement plus confortables que les Cunarders. Mais à Washington, on l'observe et on n'oublie pas de compter. La subvention est accordée à condition que le budget de la compagnie soit équilibré. Les bateaux de Collins étant poussés au maximum de leur capacité, seront victimes de nombreuses avaries suffisamment coûteuses pour rendre la compagnie déficitaire. Adieu la subvention et exit l'imprudent Collins. Ses trois paquebots, *Atlantic*, *Baltic* et *Adriatic* sont vendus aux enchères.

La Cunard reprend la tête d'un peloton qui s'est étoffé de quelques concurrents. En Angleterre en effet, s'affrontent désormais plusieurs compagnies: l'Inman Line, la Peninsular and Oriental Line, la White Star Line et la Cunard Line. Il existe aussi des compagnies allemandes, hollandaises, italiennes, américaines et en France la Transat qui contribuent à alimenter une flotte atteignant jusqu'à 150 paquebots avec trois départs par jour dans chaque sens sur la traversée Europe États-Unis.

Une vingtaine d'années aura été nécessaire pour que la **coque métallique** s'impose à la Cunard. Une vingtaine d'années séparent aussi le paquebot *Great Britain* de Brunel, le précurseur, et ceux de Cunard pour **l'usage de l'hélice**. La roue à aubes sera abandonnée pour l'hélice à l'occasion de la construction du *China* qui atteint une vitesse identique à celle de son prestigieux prédécesseur le *Scotia* mais avec une machine deux fois plus économe en charbon ce qui permet de faire de la place pour un plus grand nombre de passagers.

La **turbine à vapeur** qui fait son apparition durant la dernière décennie du siècle révolutionne une nouvelle fois la construction navale. Son rendement est considérablement supérieur à celui des machines à pistons, elle permet donc d'accroître encore la vitesse, la longueur et donc la stabilité. De plus la suppression du mouvement alternatif réduit de façon importante les vibrations.

L'**électricité à bord** sera précieuse pour le confort et, au début du **XX^e** siècle, la **TSF** permettra de lancer des appels de détresse en cas de catastrophe.

Pour chaque paquebot mis en chantier par une compagnie, ses concurrentes en construisent un autre, plus grand, plus puissant, plus luxueux, plus sûr, du moins l'affirment-elles. La machine médiatique du Ruban bleu est lancée et stimule cette dynamique. Il est déjà souhaitable de l'obtenir dès la première traversée pour asseoir sa supériorité.

Le paquebot *La Touraine* sorti de Penhoët en 1891 est titulaire, avec une vitesse de 21,20 nœuds, du Ruban bleu d'après de nombreux chroniqueurs et auteurs actuels comme De Trogoff et Christophe Belser. Il ne figure pas sur la liste de l'historien anglais Nicholas Bonsor, mais cela ne retire rien aux retombées commerciales qu'il sut à son époque en tirer. L'excellente publicité pour ce paquebot et ses successeurs construits pour assurer la liaison Le Havre-New York rejaillit sur la Transat qui combla le retard de la marine française sur ses rivales.

Les Allemands mènent la course

▼ le Kaiser Guillaume II encouragea la construction navale allemande ; quatre paquebots reçurent et conservèrent le Ruban bleu entre 1897 et 1906.



De 1897 à 1906, les Allemands firent encore mieux en se hissant à leur tour au sommet de l'épreuve avec le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, le *Deutschland*, le *Kronprinz* puis le *Kaiser Wilhelm II*. Il ne fallait plus que cinq jours et demi à ce dernier pour traverser l'Atlantique entre Cherbourg, point de départ des compagnies allemandes, et New York.

L'empereur de prusse Guillaume II était le petit-fils de la reine Victoria. Il avait assisté à la naissance et à l'essor des paquebots de luxe en Grande-Bretagne. Après la guerre de 1870, il est obsédé par la conquête du Ruban bleu. Il recrute des chasseurs de têtes pour attirer à prix d'or des ingénieurs britanniques dans son pays. Les compagnies allemandes reçoivent des subventions avec la condition expresse d'être en mesure de ramener en Allemagne le Ruban bleu.

Ces compagnies dépassent leurs rivales britanniques par la taille et le nombre de navires mais aussi par la qualité du service à bord.

L'esthétique et le luxe sont de la partie. A l'intérieur, c'est le Bremisher Barok, style baroque chargé mélangeant dorures, colonnes et cheminées de marbre. Architecte officiel de la ville de Brème, Johannes Poppe a donné à sa ville un grand nombre de bâtiments publics et de résidences lorsqu'il devient architecte naval. Il est le premier à apporter à l'intérieur des paquebots le « Luxus », ce luxe auquel la clientèle allemande est habituée. Chaque paquebot constitue une avancée de plus dans la démesure de la décoration. A l'extérieur, une silhouette facilement reconnaissable avec quatre longues cheminées de couleur moutarde.

▼ Johannes Poppe.



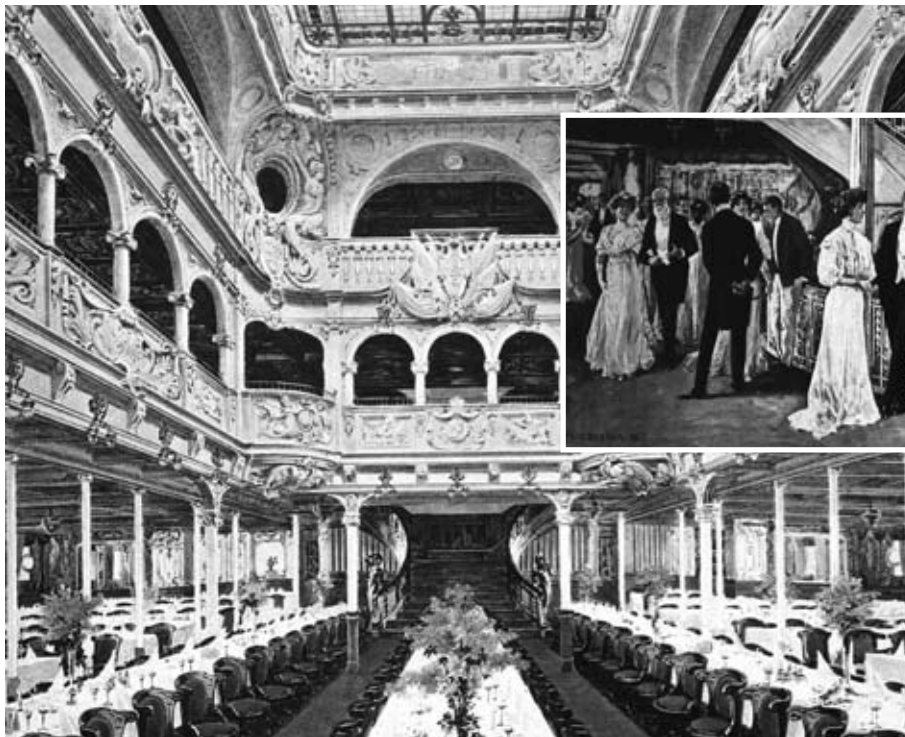
La gloire est acquise mais le confort n'est pas parfait à bord du *Kaiser Wilhelm der Grosse* que les anglophones affublent du sobriquet de Guillaume qui roule « rolling Willie » en raison d'un important roulis avec peut-être au passage une allusion coquine dans la langue de Shakespeare. Le *Deutschland*, quant à lui, est animé de vibrations incoercibles provoquées par les turbines à quadruple expansion qui lui ont donné la supériorité et la victoire sur le *Kaiser Wilhelm der Grosse*.

Et la puissance des machines a un coût énorme si bien que les tonnes de charbon indispensables à ces prouesses suppriment tout bénéfice! Les Allemands confrontés à cette dure réalité renoncent résolument à la vitesse et au Ruban bleu. Albert Ballin, directeur de la Hapag, prenant conscience de la consommation en charbon du *Deutschland* supprime deux de ses chaudières. Ce Ruban bleu est converti en un bateau de croisière pour promouvoir un Luxus encore plus grand sans souci des records.



▲ Albert Ballin, directeur de la compagnie allemande Hapag renonça à la vitesse et au Ruban bleu à cause des quantités monstrueuses de charbon englouties par ses colosses.

Cette reconversion rapide d'un paquebot rapide en paquebot de croisière, moins gourmand, préfigure celle du paquebot *France*, soixante-dix ans plus tard.



◀ Salle à manger du *Kaiser Wilhelm II* décoré par Johannes Poppe. A bord, pour les hommes, le smoking est de rigueur, sans lui, pas de dîner ni de bal.

Les Allemands s'effacent pendant 22 ans

Pour répliquer aux Allemands, les dirigeants de la Cunard avaient lancé le *Lusitania* et le *Mauretania* en 1906.

Ces paquebots dont le **nombre d'hélices passe de 2 à 4**, extrêmement rapides, vont accaparer treize fois le Ruban bleu. Le *Lusitania* développant 76 000 ch reçoit le Ruban bleu à sa seconde traversée en octobre 1907 avec une vitesse de près de 24 nœuds soit 44 km/h. Le *Mauretania* lui aussi équipé de 4 hélices entraînées par des turbines Parsons développe 78 000 ch et se révélera encore plus rapide. Il va conserver le Ruban bleu pendant 22 ans, jusqu'en juillet 1929, un record dans le record. Il peut transporter plus de 2000 passagers: 563 personnes en 1^{re} classe, 464 en 2^e et 1 138 en 3^e. Son équipage est de 802 personnes.

La White Star, principale concurrente de la Cunard, se doit de réagir. Elle commande trois sisterships à un chantier naval de Belfast, l'*Olympic* en 1911, le *Titanic* en 1912 et le *Britannic* en 1914.

Aucun n'aura le Ruban bleu. Les deux premiers mesurent 269 mètres pour un déplacement de 46 000 tonnes. Le 12 avril 1912, le *Titanic* part de Southampton pour son premier voyage. Après une escale à Cherbourg, il fait route vers New York. Le président de la compagnie est à bord et aimerait bien ravir le Ruban bleu au *Mauretania* de la Cunard dès cette première traversée. Pour y parvenir, le bateau avance à toute vapeur quand dans la nuit du 14 avril, vers 23 h 40, il percute un iceberg. Parmi les messages de détresse qui sont envoyés par radio, on remarque celui-ci, particulièrement pathétique : le *Titanic* appelle à son secours son jumeau de la White Star, l'*Olympic*, qui retourne vers l'Angleterre: « *Titanic* appelle *Olympic*, avons heurté iceberg, coulons par l'avant, 41,46° nord, 50,14° ouest, venez aussi vite que possible ». La suite est connue, plus de 1 500 personnes périssent dans l'eau glacée.

▼ Le paquebot *Mauretania* (1907-1934) de la Cunard en mer.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line.



La bibliothèque de la 1^{re} classe à bord du paquebot *Mauretania* (1907-1934) de la Cunard.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►



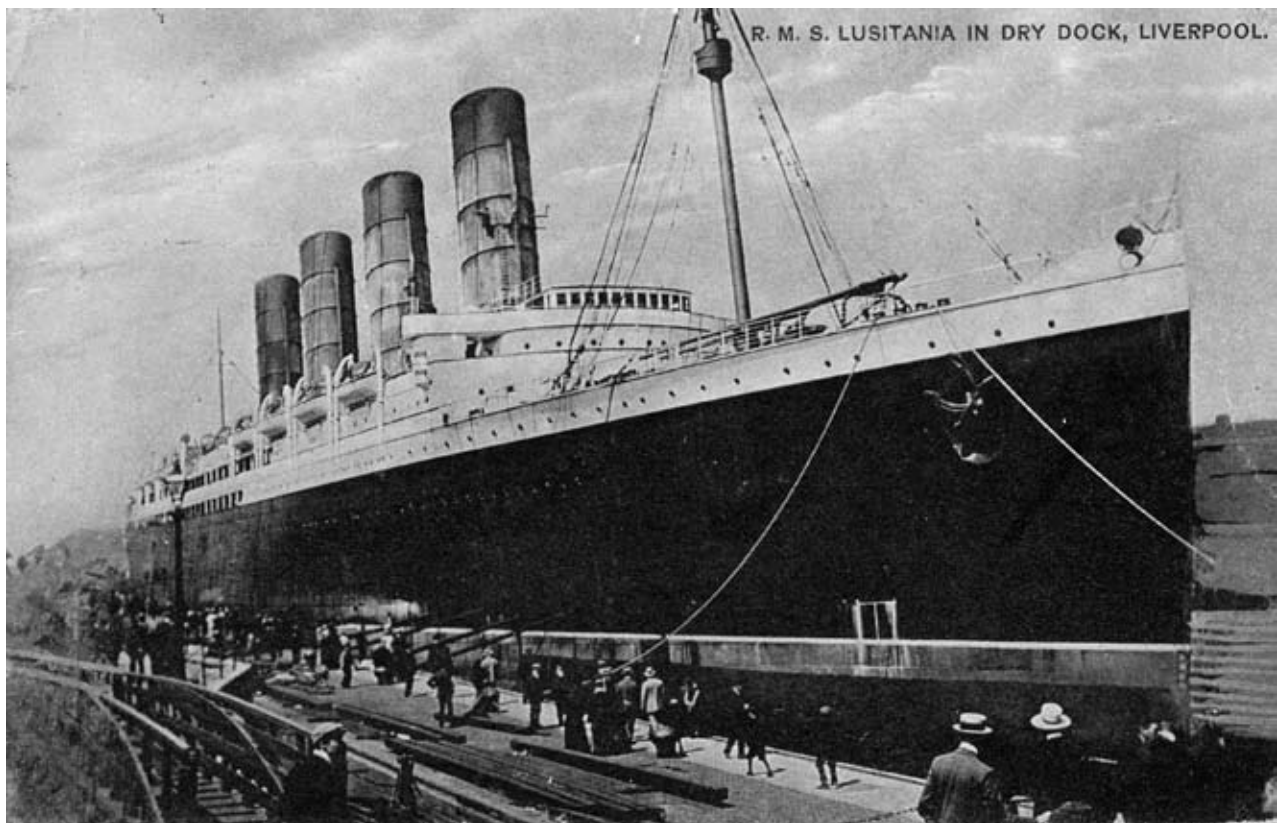
Le fumoir de la 1^{re} classe à bord du paquebot *Mauretania* (1907-1934) de la Cunard.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►



Grand escalier de la 1^{re} classe à bord
du paquebot *Olympic* (1911-1935)
de la White Star Line.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►



Le paquebot *Lusitania* (1907-1915)
de la Cunard à quai à Liverpool.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ▼





En 1915, le Cunarder *Lusitania* qui avait reçu le Ruban bleu huit ans plus tôt en octobre 1907, subit également un sort épouvantable. Il est torpillé sans sommation le 7 mai 1915 par un sous-marin allemand. On compte 1 198 victimes dont 124 Américains et en particulier un ami personnel du président des Etats-Unis. Cet acte barbare va accélérer l'entrée en guerre de ce pays alors que son président, Woodrow Wilson, pacifiste, s'employait l'éviter. (Voir annexes)

Le paquebot *Paris* (CGT 1921-1939) en mer.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ▲

En 1912, la Transat lance un magnifique paquebot, le *France*, deuxième du nom, long de 220 mètres qui effectue son premier voyage le 20 avril 1912, dans une ambiance lugubre huit jours après le drame du *Titanic*.

Britannic, le troisième sistership de la White Star, mis en service au début de la guerre ne connaîtra ni longue vie, ni carrière commerciale. Transformé en navire-hôpital, il coulera après avoir heurté une mine.

Le paquebot *Ile-de-France* (CGT 1921-1939) en mer.
Auteur : Byron Co.
©Collection French Line. ▼

Le *Mauretania* de la Cunard et l'*Olympic* de la White Star mourront de vieillesse.

Lors de l'entrée en guerre de la France, la Transat a en chantier, le *Paris*. Celui-ci sera lancé hâtivement en 1916 pour libérer la place et construire des bâtiments de guerre. Achievé après la guerre en 1921, il possède onze étages de ponts et peut emmener plus de 2000 passagers mais il n'est pas le plus rapide. En 1927, c'est l'*Île de France* qui est mis en service. Pas de Ruban bleu pour ces magnifiques paquebots construits à Saint-Nazaire.



Deux lauréats Allemands et un lauréat Italien.

L'Allemagne manque de paquebots durant cette période, elle met donc en service deux très grands navires. Le premier, le *Bremen* long de 286 mètres, d'une jauge de 51 600 tonnes, développant 135 000 ch, soit le double de la puissance de *Mauretania*, peut accueillir 2 200 passagers et 990 membres d'équipage. Il conquiert le Ruban bleu lors de son premier voyage avec une vitesse de près de 28 nœuds soit la vitesse emblématique de 50 km/h. Il ne le garde pas très longtemps car celui-ci est rapidement attribué au second grand navire allemand, *Europa*, (287 mètres, 50 000 tonnes, 130 000 ch) un paquebot qui sera donné à la France en dommage de guerre en 1945.

Les Italiens, ne sont pas en reste avec le *Conte Di Savoia* et le *Rex*, 268 mètres, 51 000 tonnes, 142 000 ch. Il conquiert son seul Ruban bleu l'année suivante en 1932 dans le sens est-ouest mais va le garder presque deux ans.

En effet la crise économique qui a commencé aux États-Unis en 1929 ralentit les projets de mise en service pendant quelque temps.

Les nations les plus cruellement touchées sont les USA et l'Allemagne avec 6 millions de chômeurs alors que la France n'en compte que 250 000. La crise entraîne l'avènement du nazisme qui oriente son industrie vers d'autres objectifs que la construction de paquebots.



Le paquebot *Bremen* (1929-1941) en mer.

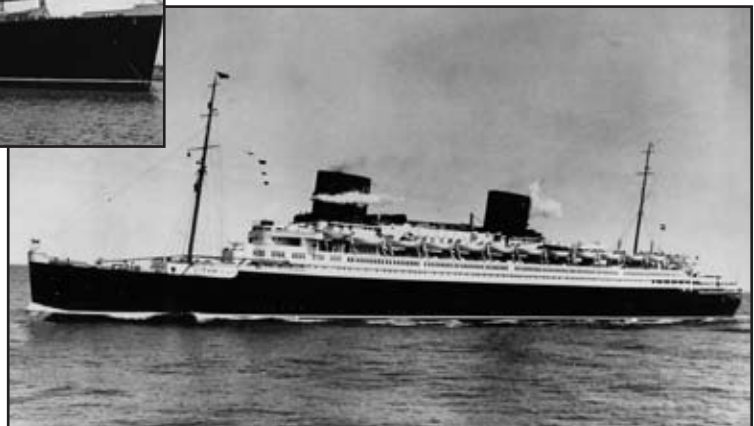
Auteur : Anonyme

©Collection French Line. ▼

Le paquebot *Europa* (1930-1941) en mer.

Auteur : Anonyme

©Collection French Line. ▲



Duel courtois entre Français et Anglais de 1936 à 1939

En France, la Transat étudie et fait construire à Penhoët un navire d'abord connu sous le nom de *Super Île de France*. Il s'appellera en réalité *Normandie*. Son déplacement est de 79 000 tonnes, il mesure 313 mètres de long. Sa propulsion est assurée par 4 hélices et **4 turbomachines, électriques** pour la première fois, développant 160 000 cv. Il est le plus grand paquebot de l'époque et, pour beaucoup encore aujourd'hui, le plus beau. Les technologies les plus récentes et les plus audacieuses sont utilisées pour sa construction. Il peut emmener 2 200 passagers dans un luxe qui sans doute ne sera jamais égalé.

Le 29 mai 1935, il appareille du Havre pour son premier voyage. À son arrivée à New York, le Ruban bleu l'attend, il a navigué à 30 nœuds de moyenne, 55 km/h. Ce n'est pas tout, il remporte également le Ruban bleu lors de son voyage de retour. Il est le roi incontesté de l'océan, fierté de la marine française et du pays tout entier.

Le lancement du seul navire capable de rivaliser avec le *Normandie* est dû à la fusion des deux concurrentes britanniques la Cunard et la White Star. Le 27 mai 1936, la compagnie ainsi créée aligne sur l'Atlantique le *Queen Mary*, 297 mètres, 81 00 tonnes. Ce n'est pas un enfant surdoué. Il lui faudra plusieurs traversées, quelques semaines de service et quelques difficultés techniques pour remporter le Ruban bleu dans les deux sens. L'année suivante, *Normandie* lui ravit le trophée pour le lui rendre quelques mois plus tard.

Ces deux navires sont aussi rapides l'un que l'autre, *Normandie* a l'avantage d'un plus grand confort. Les deux compagnies propriétaires ont sagement décidé d'alterner les départs pour ne pas trop se faire concurrence.

A tout seigneur, tout honneur.

Le *Normandie* est à mettre au premier rang de cette longue série de paquebots construits par la Transat.

Une French Line qui était la rivale des compagnies anglaises. Des Anglais amis après avoir été ennemis des Français autant que des Espagnols. Maîtres des mers après avoir taillé en pièces la grande Armada espagnole et portugaise et fait de même avec la flotte française notamment à Trafalgar. Devenus alliés par le traité de Versailles en 1815 puis la diplomatie de l'Entente Cordiale.

L'Entente Cordiale permettra à la France d'éviter toute guerre en Europe pendant un siècle.

La Transat fit construire un grand nombre de paquebots, les premiers en Ecosse puis à Saint-Nazaire mais aussi dans d'autres chantiers navals : Bordeaux, La Seyne, Le Havre...



Portrait du président de la Compagnie Générale Transatlantique John Dal Piaz.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ▲

Ce président visionnaire avait conçu et inauguré 16 juin 1927 le paquebot *Ile-de-France* en ces termes : « On aurait pu avoir un Salon Louis XIV, un Fumoir Louis XV, une Salle à manger Directoire, mais nous avons estimé que la France, après la guerre, devait montrer qu'elle vivait et quand on vit, on crée et quand on crée, on ne copie pas. Et c'est pourquoi tout en admirant tous nos grands styles du passé, nous avons voulu une œuvre nouvelle en évolution vers l'art qui doit être celui de l'avenir. »

Discours d'inauguration d'*Ile-de-France*,
16 juin 1927

Dans le même esprit Dal Piaz allait imaginer un super *Ile-de-France* qui prit le nom de *Normandie*.

Salle à manger de la 1^{re} classe à bord du paquebot *Normandie* (CGT 1935-1942).
Auteur : Byron Co.
©Collection French Line. ►

On trouve au palmarès des Rubans bleus monocoques un club très restreint de 5 pays. Ce sont des nations dotées de solides infrastructures industrielles et ayant une tradition maritime ancienne. En les citant dans l'ordre de leurs résultats plus que par ordre chronologique, des compagnies anglo-saxonnes : sept britanniques et deux américaines, deux allemandes, une française, une italienne. Le Danemark et l'Espagne rejoindront ce club avec des multicoques.

Vie à bord du plus beau des paquebots

Grâce à un travail acharné, la construction du *Normandie* n'avait duré finalement que 21 mois. Le Ruban bleu qu'il devait ravir dès la première traversée au paquebot italien *Rex* n'en fut que plus glorieux. L'Italie entre-temps, poursuivant sa construction de géants, avait réussi à lancer deux paquebots de 300 m.

Le premier Ruban bleu du *Normandie* consacrait une vitesse de 29,94 nœuds à l'aller et de 30,1 nœuds au retour. La barre symbolique des 30 nœuds était atteinte.

La flamme bleue devait être accrochée au mat arrière du bateau. Ce qu'on fit juste avant l'arrivée en confectionnant avec les moyens du bord une bande de tissu bleu de 30 mètres. Cette fabrication artisanale confirme l'absence de tout protocole ou règle précise, une soixantaine d'années après le lancement du concept de Ruban bleu. Très long, aussi long en mètres que le nombre de nœuds atteint, ce ruban n'était pas d'une utilisation facile et on ne le voit pas souvent flotter au vent sur



les innombrables photos du *Normandie*. Pas plus qu'on ne le voit sur les clichés représentant les autres paquebots détenteurs du titre.

L'arrivée à New York fut littéralement triomphale, comparée par la presse américaine, toujours avide de sensationnel, au triomphe historique fait à l'aviateur américain Charles Lindbergh après sa traversée de l'Atlantique, quelques années auparavant. Les foules enthousiastes et les manifestations de joie ont été décrites par les écrivains présents à bord.



▲ Arrivée du *Normandie* à New-York

Le gratin de la politique et de la littérature était du voyage: Blaise Cendrars, écrivain non moins connu, reporter depuis quelques années, s'était complu pendant la traversée à décrire le bateau sous toutes ses coutures, principalement en descendant dans la salle des machines alors que les ponts supérieurs étaient le domaine de l'académicien très mondain Claude Farrère, élu depuis trois jours lors de son embarquement, et de Colette. La célèbre romancière avait prévu de lancer une bouteille à la mer, une bouteille de vin de paille. Cendrars, Farrère et Colette étaient là pour rédiger des articles, les deux premiers sous l'impulsion de Pierre Lazareff (le directeur de *Paris-Soir*), la dernière pour un autre quotidien, *Le Journal*.

A New York, l'écrivain Philippe Soupault qui est aussi de la partie, nage dans des sensations surréalistes chères au courant littéraire qui est le sien. Reporter pour la *Revue de Paris*, il raconte qu'après avoir doublé la statue de la Liberté, les passagers découvrent des grappes humaines sur les quais de New York. Comme toujours lors de ces accueils triomphaux, les bateaux sifflent avec leurs cornes ou sirènes et soufflent avec leurs canons à eau. Dans ce tohu-bohu, le *Normandie* leur répond inlassablement par le mugissement de sa sirène. Pendant ce temps le haut-parleur d'un avion qui passe et repasse à basse altitude, diffuse la Marseillaise. Un dirigeable suit le cortège à plus haute altitude.

◀ L'écrivain, Philippe Soupault

Madame la présidente de la République, l'épouse d'Albert Lebrun est reçue en grande



Le chenil abrité dans la cheminée
arrière du *Normandie*. ►



pompe et joue à merveille son rôle de représentante de l'État français. C'est heureux car le ministre de la Marine marchande également à la manœuvre fait grise mine. Il vient d'apprendre que le gouvernement est dissous. Comme il n'est pas certain de retrouver un marocain, tout le gotha de la politique en ricane.

Le voyage du retour vers la France eut lieu après avoir embarqué quelques personnalités supplémentaires: Walt Disney, le baron Henri de Rothschild, l'acteur Charles Boyer. Manque à l'appel une comédienne, partie par avion à Hollywood et établissant un record de vitesse entre Paris et Los Angeles.

L'engouement des Américains pour le *Normandie* durera. Il avait été stimulé par une baisse des prix et par des facilités d'hôtel et de train accordées aux passagers à leur arrivée, facilités accordées initialement par les compagnies transatlantiques italiennes et britanniques. Cette embellie dans les tarifs venait à point pour une clientèle qui, pendant ces dernières années, avait l'impression d'être plumée pendant la traversée, c'était prévisible mais aussi à l'arrivée.

Le *Normandie* enchaîna ainsi huit voyages en 1935 transportant 18 314 passagers. Le succès ne se démentit pas en 1936 avec une trentaine de traversées et 27 192 passagers. En 1937: 36 traversées et 23 542 passagers.

En août 1937, il reprenait le Ruban bleu au *Queen Mary* qui n'avait conquis son titre qu'à la quatrième traversée un an plus tôt, fin août 1936.

Il se produisait inévitablement des événements courtelinesques au cours d'une traversée.

L'actrice Gaby Morlaix, reçue à la table du commandant de bord en même temps que l'épouse du comédien Charles Laughton découvre qu'elle porte le même tailleur Chanel que sa concurrente. Fureur de la comédienne et silence pesant au début du repas. L'une et l'autre croyaient avoir acheté un exemplaire unique de ce tailleur. Éclat de rire en définitive de la comédienne qui prend le parti de la plaisanterie.

On ne peut résumer les innombrables histoires dont le *Normandie* et le *France* ont été le théâtre. Le *Normandie*, pour ses concepteurs, se doit d'être l'invitation au voyage de Baudelaire où tout n'est qu'ordre et beauté,

calme luxe et volupté. La traversée était une fête ininterrompue pour les passagers fortunés voyageant en première classe.

Incendie et fin du *Normandie* à New York en janvier 1942

La fin du *Normandie* en 1942 est un florilège de bévues commises par l'armée américaine. Voici son déroulement par l'auteur du livre « *Normandie, Seigneur de l'Atlantique* » : « *Au moment de l'invasion allemande, le Normandie se trouve à New York. Quand les Etats-Unis décident d'entrer en guerre après l'attaque de Pearl Harbour, le 7 décembre 1941, ils réquisitionnent le paquebot. Celui-ci sera rebaptisé U.S. La Fayette. L'intention est touchante et il est destiné au transport des troupes vers le Pacifique. En janvier 1942, on retire de la coque une à une les lettres de son nom. On déménage la cave, l'argenterie, la verrerie, le linge.*

Pour l'adapter à sa nouvelle vocation, on entreprit de transformer les salons des ponts supérieurs. C'est ainsi qu'on déménage (malencontreusement) l'immense porte pare-feu séparant le grand salon du fumoir. Ce sera la seule porte décorée qui échappera à la destruction...

Le jour de l'incendie la température était proche de 20° en dessous de zéro. Depuis deux mois l'Amérique est en guerre. L'attaque japonaise avait fait basculer la fraction de l'opinion américaine qui s'opposait au président et refusait l'entrée des Etats-Unis dans le conflit.

En lisant son journal dans le métro de New York, l'américain Édouard Sullivan n'a guère trouvé d'occasions de se réjouir : l'offensive japonaise s'est développée jusqu'à Singapour et, sur tous les fronts, les combats tournent à l'avantage des soldats de l'empire du Soleil Levant.

Trop âgé pour s'engager dans l'armée, Édouard Sullivan contribue à sa façon à l'effort de guerre : il travaille sur le port, à la jetée 88, naguère affecté à la Compagnie Générale Transatlantique. Il fait partie des 3 000 ouvriers qui transforment de Normandie rebaptisé U.S. La Fayette en transporteur de troupes.

Au cours de son 70^e et dernier voyage le Normandie a distancé son concurrent allemand le Bremen et touché New York 12 heures avant lui. Le chargement de combustible fait, le commandant du bateau allemand a voulu repartir immédiatement sans passagers. Les autorités américaines craignant qu'il ne soit camouflé en croiseur auxiliaire lui ont refusé l'autorisation d'appareiller. La fouille complète du navire ne donnera rien. Le Bremen repartira vers l'Allemagne le mercredi 30 août 1939.

Quatre jours plus tard, le martèlement des bruits de bottes se précise en Europe. Le dimanche 3 septembre 1939, la guerre est déclarée. Il s'agit alors de désarmer le navire et de rapatrier l'équipage.

Le reste du personnel demeuré à New York est chargé de maintenir le Normandie en état de conservation.

Rien n'est laissé au hasard et cela n'a rien d'étonnant de la part d'hommes qui vouent une véritable vénération à leur bateau. Toutes ces précautions ne paraissent pourtant pas suffisantes aux yeux des autorités américaines. Le service de renseignements se méfie de la cinquième colonne, des espions nazis infiltrés à New York qui pourraient se livrer à des actes de sabotage.

La marine américaine a fait passer une barre de madriers derrière le Normandie et son rival britannique le Queen Mary amarré au quai voisin. Une vedette de la police croise en permanence à la hauteur des deux paquebots.

Pendant des mois, les choses vont en rester là, puis la suspicion de la marine américaine va s'étendre à l'équipage français. La France a capitulé. Elle est occupée. Pour le service de renseignements, les marins du Normandie sont inféodés au régime du maréchal Pétain. Ils n'ont pourtant que peu de rapport avec l'État français. Ce sont les oubliés de la débâcle. Ils ne reçoivent que rarement des nouvelles de leurs familles, si ce n'est, occasionnellement, par un télégramme collectif expédié par l'amirauté de Vichy.

Ce long séjour à quai a cependant pour le navire des conséquences qui plus tard seront fâcheuses : l'immobilisation du paquebot empêche les services d'entretien du port de draguer les eaux de l'Hudson et le Normandie a creusé lui-même, dans la vase, une souille dans laquelle ils s'échouent à marée basse.

Au fil des semaines, les relations entre les autorités américaines et l'équipage du bâtiment français ne s'arrangent pas. Les agents du FBI voient des espions nazis partout. Bien qu'ils ne soient pas encore en guerre, les Etats-Unis vivent dans la hantise du sabotage. Ils savent de moins en moins ce qu'il faut penser des Français.

Certes il y a de Gaulle, les hommes de Londres, les Forces Françaises Libres, les débuts de la résistance. Mais une bonne partie de la France occupée chante : Maréchal nous voilà et, par Philippe Pétain interposé, semble s'accommoder d'Adolf Hitler et du nazisme.

D'ailleurs comme la France métropolitaine, l'équipage de Normandie est coupé en deux. Le soir, d'interminables discussions mettaient aux prises les partisans de Londres et ceux de Vichy.

Les Américains n'ont pas l'habitude de faire dans le détail : en mai 1941, pour encadrer la centaine d'hommes restés à bord, ils dépêchent 150 garde-côtes armés de fusils. Une décision qui ne met pas beaucoup de liant dans les relations américano françaises, d'autant que les militaires yankees provoquent quelques dégâts à bord du

paquebot. Le commandement français proteste. L'U.S. Navy fait remplacer les fusils par des matraques dans un geste d'apaisement puis, dans un ultime élan de bonne volonté décide d'abandonner ces accessoires contondants.

Cela n'empêche pas les incidents: le 18 juin 1941, racontent Jean Hazard et Maurice Coquin, il y eut un déclenchement du turbo-dynamo en service; les Français se précipitèrent pour rétablir la lumière et cherchent la cause de cet arrêt imprévu: l'enquête établit qu'un garde-côte avait appuyé sur un bouton d'arrêt, au tableau électrique pour voir ce qui allait se passer. Les officiers lui infligèrent 15 jours de prison.

Cependant la suspicion demeure, malgré la protestation du commandant qui dirige l'équipage de sécurité et qui fait très justement remarquer aux autorités américaines: si nous voulions saboter Normandie il nous suffirait de débarquer et d'abandonner le navire.

Il écrira dans son rapport: que pouvait-on nous reprocher? Jusqu'à cette minute précise, Normandie est resté droit à son poste sans incendie ni avarie. Son entretien est tel qu'en moins de 15 jours avec son équipage français au complet, il peut appareiller et reprendre en mer son titre de plus beau navire du monde...

Le 12 décembre 1941 dans tous les ports des Etats-Unis les navires français immobilisés furent saisis, les équipages débarqués et remplacés par des Américains.

Ce n'était, ni plus ni moins, qu'une réquisition.

Dès le lendemain, 4 500 plans de l'installation sont fournis au chef mécanicien américain. On ne saura jamais si ce brave homme a pris la peine de les consulter. Apparemment ce n'est pas le cas, car dès sa prise de fonctions, les avaries se succèdent à bord du navire: les disjoncteurs sautent, le circuit d'eau potable s'arrête.

Malgré cela, l'U.S. Navy refusa la proposition du commandant qui suggérait de faire remonter à bord des officiers mécaniciens et les hommes de la machine. Comme le bateau devait aller à Boston pour caréner, le personnel français aurait pu encadrer et mettre au courant les marins américains.

La proposition est rejetée. Au contraire, toujours obsédée par le sabotage, la marine américaine fait une nouvelle fois fouiller les navires et entreprend de les transformer en transport de troupes.

Des centaines d'ouvriers se mettent au travail. Édouard Sullivan est employé par une compagnie chargée de la transformation.

Le lundi 9 février, au début d'après-midi, il découpe au chalumeau dans le grand salon une barre d'acier qui sert de support d'éclairage. À moins d'1 m de lui, sont entassés, réunis en ballots, des gilets de sauvetage en Kapok. Tous les ouvriers ont reçu l'ordre d'éloigner le Kapok avant de se mettre au travail. Bien peu en ont tenu compte.

Fausse manœuvre, moment d'inattention. Une gerbe d'étincelles tombe sur un ballot de gilets de sauvetage posé à une soixantaine de centimètres de l'endroit où travaille Sullivan. Le support d'éclairage écrase, en tombant, un écran métallique destiné à protéger les ballots. Le feu prend aussitôt. Rapidement les flammes courent d'un ballot à l'autre. Sans perdre de temps, une vingtaine d'ouvriers tente de les éteindre en les piétinant, mais la fumée et le feu les obligent à quitter le salon.

Edward Sullivan court à tribord, prend une lance à incendie, la met en batterie et commence à attaquer le foyer. Mais la puissance du jet ne dépasse pas 3 m. La pression est trop faible.

On aura l'explication de ce manque de pression bien plus tard, lorsqu'au cours de l'enquête, les plombiers révéleront qu'ils avaient été chargés de remplacer la tuyauterie française par une tuyauterie américaine, au niveau de la ligne de flottaison. Au moment du sinistre la lance était devenue américaine mais les tuyaux étaient encore français, ou inversement, et les pas de vis n'étaient pas les mêmes.

Toujours est-il que le feu se propage. En moins d'une demi-heure, il a gagné le pont supérieur et le pont principal. Une épaisse fumée couvre les docks de New York. De tous les points de Manhattan les pompes automobiles et les bateaux-pompes se sont portés sur les lieux de l'incendie.

Il n'y a plus personne à bord du navire. L'affolement a gagné tout ceux qui s'y trouvaient. Un garde-côte s'est tué en tombant d'une échelle. 73 ouvriers, grièvement blessés ont été hospitalisés. 93 personnes plus légèrement atteintes ont été soignées sur place.

Le paquebot *Normandie*
(CGT 1935-1942) à New York
après son incendie.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►



Toutes ces blessures sont dues aux difficultés d'évacuation : l'incendie a provoqué un court-circuit qui a paralysé le système d'éclairage du navire et gêné considérablement la sortie des ouvriers qui travaillaient dans les parties inférieures.

Il est certain que, si l'équipage français était resté à bord, un début incendie, où qu'il ait pu prendre, aurait été rapidement maîtrisé par l'équipe de sécurité.

Le Normandie avait été construit avec un système de défense contre l'incendie extrêmement perfectionné : répartition du navire en tranches indépendantes, centrale de sécurité, détecteurs dans toutes les cabines et dans tous les locaux, armoires principales et secondaires d'incendie disposées sur tous les ponts à intervalles réguliers. Il y a malheureusement une autre certitude : nul ne s'est soucié, parmi l'équipage américain, d'étudier le système de sécurité et d'en apprendre le fonctionnement.

Des ouvriers chargés de la transformation avaient démonté l'immense porte par feu séparant le grand salon du fumoir, ce qui accélère la propagation de l'incendie.

Plus encore, il n'y a pas, sur le Normandie, de liaisons téléphoniques avec la Terre. Le branchement n'a pas été fait. Il faudra attendre 20 minutes l'intervention des pompiers qui, il faut bien reconnaître, n'ont pas lésiné sur les moyens : 36 pompes automobiles, trois bateaux-pompes et plusieurs remorqueurs. Tous ces engins inondent le navire en déversant 6 000 t d'eau sur les ponts supérieurs.

En moins de quatre heures, l'incendie est maîtrisé, mais une partie de l'eau répandue dans le bateau et qui est restée, commence à geler. Le navire prend une gîte inquiétante. Un espoir demeure : la marée basse qui permettra au navire alourdi de s'asseoir pendant quelques heures sur sa souille.

Il faudrait mettre à profit ces quelques heures pour pratiquer des trous dans la coque afin d'évacuer l'eau. Dans le même temps on remplirait avec l'eau de la rivière tous les ballasts vides. Cela équilibrerait le bateau et lui permettrait de rester dans sa souille. C'est ce que propose le commandant aux autorités américaines. Sa proposition est repoussée.

Dans la nuit du 9 au 10 février 1945, la gîte s'accroît. À minuit trente, l'amiral chef du troisième district naval donne l'ordre général d'abandon. Au fil des minutes, la marée monte. Les dernières amarres cassent. Le Normandie s'incline lentement et bascule de 80° bâbord dans un fracas terrible, car l'énorme coque brise l'épaisse couche de glace qui recouvre les eaux du port. Les deux hélices tribord sont hors de l'eau. Le plus beau bateau du monde a vécu.

La France occupée ressentit douloureusement la fin du Normandie. Peut-être parce que sa mort était le symbole même du destin tragique que subissait le pays. Ce ne fut qu'en 1946 que l'U.S. Navy Department consentit à publier le rapport d'enquête parlementaire établi en 1942 et destiné à la chambre des représentants. Il est sans pitié pour les autorités américaines. En voici un extrait : « Si une inspection complète

et détaillée du navire avait été faite, il est probable que les ordres n'auraient jamais été donnés de faire des transformations et d'envisager le départ d'une façon aussi hâtive. Des ordres aussi déraisonnables, fondés sur la connaissance incomplète, devraient servir d'exemple des dangers inhérents aux décisions arbitraires prises contrairement aux recommandations et protestations faites par ceux qui sont sur place. »

Ce géant des mers avait donc vécu seulement 7 ans. Une petite partie de l'intérieur de ce paquebot a été sauvée et revit en bonne place à quelques encablures de son berceau à « Escal'Atlantic ».

Grace à Daniel Sicard, conservateur de l'écomusée de Saint-Nazaire, Escal'Atlantic a acheté, en dation à la mort d'un collectionneur, des éléments de la décoration intérieure du *Normandie*.

Que de temps gagné entre 1829 et 1939 ! Que de progrès technologiques entre la traversée de l'Atlantique dans le sens ouest-est en 16 jours sur un paquebot à voile en 1829 (ou, en 1838, sur un paquebot à vapeur en 18 jours de l'est vers l'ouest) et, avant la Seconde Guerre Mondiale, le Ruban bleu du *Queen Mary* en 3 jours 21 heures !

Une fois la paix revenue, la Transat n'a plus que deux unités anciennes à opposer à ses concurrentes, l'Île de France qui a été rénové et le Liberté, anciennement Europa remis par l'Allemagne au titre de dommage de guerre après négociations avec les américains.

La Cunard Line a récupéré le *Queen Mary* et le *Queen Elizabeth* qu'elle avait lancé en 1939.

Le *Queen Mary*, sera désarmé en 1967 et vendu comme hôtel flottant à la ville de Long Beach près de Los Angeles. On peut toujours le visiter.

En 1952 les USA lanceront le S.S. *United States* très rapide et, 14 ans après le *Queen Mary*, ils deviendront les nouveaux détenteurs du Ruban bleu dans les deux sens et pour longtemps. Ce paquebot non rentable fut désarmé en 1969 pour être détruit.

En France, la décision de construire un nouveau grand transatlantique est prise tardivement après avoir soldé avec les USA le passif de la perte du *Normandie*. Ce bateau de 66 000 tonnes, long de 320 mètres, mis en service en 1962 est le *France* immédiatement reconnaissable à ses deux cheminées rouges et noires munies d'ailerons. L'arrêt des subventions qui lui étaient versées entraîna la fin de son service transatlantique en 1974.

Pendant longtemps, seul le *Queen Elizabeth 2* appartenant à la Cunard Line traversa régulièrement l'Atlantique Nord. Avec ses lignes élégantes et ses 294 mètres, il était le dernier des grands transatlantiques et gardait

une clientèle fidèle pour la traversée de l'Atlantique ou pour son tour du monde annuel. Il fut désarmé en 2008 et devrait être transformé en hôtel flottant à Dubaï.

Mais cette histoire de la traversée de l'Atlantique Nord, mêlant événements tragiques et magnifiques, réunissant des gens issus de toutes les classes sociales, a pris un nouveau départ avec la livraison en décembre 2003 à Saint-Nazaire du *Queen Mary 2* commandé par l'inoxydable Cunard. C'est un navire haut de 72 mètres (soit 27 étages) dont la coque a atteint la longueur record de 345 mètres. Il jauge 145 000 tonneaux soit deux fois plus que le *France* et peut atteindre 29 nœuds.

En vérité il serait plus logique d'écrire que ce géant n'affiche que 145 000 tonneaux, n'a que 1 260 cabines et n'embarque que 2 800 passagers. En effet sa silhouette est svelte et taillée pour la rapidité. Ce n'est pas le profil choisi pour la construction des mastodontes qui l'ont immédiatement précédé ou de ceux qui vont suivre, l'*Oasis of the seas*, par exemple, construit par le chantier STX en Finlande présentant une silhouette massive et peu esthétique, jaugeant 225 000 tonneaux et offrant 2 700 cabines.

Le *Norwegian Epic* lancé en 2010 à Saint-Nazaire est bâti sur le même principe et contient 2 109 cabines. Il peut accueillir 6 000 personnes à bord, personnel inclus ! Ce paquebot propose des croisières décontractées et de nombreuses formules de restauration : 14 restaurants, 18 bars, un nombre impressionnant d'espaces publics et de divertissements (théâtre, casino, bowling, aquapark, discothèque en plein air).

Il est conçu pour ne pas dépasser 22 nœuds. La vitesse n'est pas, loin s'en faut, sa priorité mais la course au gigantisme et au confort est relancée.

La liste des Rubans bleus établie par l'historien anglais Nicholas Bonsor est la plus citée, à tort ou à raison. Ce n'est pas la seule et il existerait entre ces palmarès de notables différences pour la période couvrant la fin du XIX^e siècle, y compris pour les compagnies d'armement britanniques.

Jean Trogoff, auteur du livre « La course au Ruban bleu » paru en 1946 recense plusieurs Rubans bleus français pendant cette période. Ceux du paquebot *La Bretagne*, en 1888, qui est plus rapide que l'*Etruria* d'après plusieurs chroniqueurs de l'époque.

Il n'oublie pas le record du paquebot *La Touraine* en 1892 nettement plus rapide que le *City of Paris*.

Dans la liste de Nicholas Bonsor, après les Britanniques avec plus de 70 Rubans bleus et très loin derrière eux, on peut, si on ajoute les

multicoques des années 1990, donner les chiffres de 16 Rubans bleus allemands, 7 américains, 5 français, 1 italien, 1 espagnol, 1 danois.

Les Rubans bleus vont cesser d'être attribués à des monocoques dans les années 1990.

Le 30 juin 1990, c'est un catamaran qui va rapatrier le Ruban bleu des Etats-Unis vers la Grande Bretagne en battant le record de traversée dans le sens ouest-est d'environ 3 heures : 3 jours 7 heures et 54 minutes à la vitesse de 35,65 nœuds.

Ce catamaran, conçu pour le transport des passagers comme le veut la tradition, ne mesure que 74 m de long et n'emporte que 450 passagers et 84 automobiles, mais ce sont des chiffres considérables pour un catamaran.

Sa propulsion est assurée par des water jets. A l'origine de ce projet se trouve un Américain qui a débuté dans la Marine marchande. Quelques années plus tôt, James Sherwood a bâti une fortune en misant avant tout le monde sur la technologie des porte-conteneurs. Il relance la légendaire ligne de chemin de fer Londres-Venise, l'Orient Express, en la mâtinant d'une courte traversée de la Méditerranée en paquebot. En rachetant la compagnie de ferries Sealink à l'Angleterre, il devient propriétaire de 37 bateaux et de 10 ports. A la suite de revers de sa compagnie de porte-conteneurs, il se lance dans le transport de passagers sur de petits catamarans de 30 mètres entre l'Australie et la Tasmanie. La vitesse du catamaran qui permet d'éviter la nuit à bord et les frais d'hôtellerie, réduit les frais de personnel. Devant le succès de ce nouveau moyen de transport, il investit dans un catamaran de 70 mètres dont le nom *Hoverspeed Great Britain*, rappelle bien sûr la Grande Bretagne et aussi un Ruban bleu légendaire, le premier bateau à coque métallique de l'Anglais Brunel, le *Great Britain*.

Le record n'a pas été établi sans dommages pour les coques en aluminium du catamaran qui doit être réparé immédiatement à Cherbourg. Ce n'était pas dans la tradition des vainqueurs du Ruban bleu. De plus il est contesté par le conservateur du musée de la Marine marchande de New York. Détenteur de la statuette du Ruban bleu, il demande ce que signifie un record établi par un bateau battant pavillon des Bahamas construit en Australie et armé par une compagnie anglaise flanquée d'un dirigeant américain...

James Sherwood menace d'attaquer en justice et le musée de la Marine marchande de New York abandonne la partie et le trophée part pour Londres.

Les détenteurs du trophée Est-Ouest

Année	Date	Navire	Compagnie	Pays	Durée	Vitesse moyenne (noeuds)	Vitesse moyenne (km/h)
1838	4 - 22 avril	<i>Sirius</i>		Royaume-Uni	18 j 14 h 22 min	8,03	14,87
1838	8 - 23 avril	<i>Great Western</i>	Great Western Steamship Company	Royaume-Uni	15 j 12 h	8,66	16,04
1838	2 - 17 juin	<i>Great Western</i>	Great Western Steamship Company	Royaume-Uni	14 j 16 h	8,92	16,52
1839	18 - 31 mai	<i>Great Western</i>	Great Western Steamship Company	Royaume-Uni	13 j 12 h	9,52	17,63
1841	4 - 15 juin	<i>Columbia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	10 j 19 h	9,78	18,11
1843	29 avril - 11 mai	<i>Great Western</i>	Great Western Steamship Company	Royaume-Uni	12 j 18 h	10,03	18,58
1845	19 - 29 juillet	<i>Cambria</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	9 j 20 h 30 min	10,71	19,83
1848	3 - 12 juin	<i>America</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	9 j 0 h 16 min	11,71	21,69
1848	14 - 23 octobre	<i>Europa</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	8 j 23 h	11,79	21,84
1850	18 - 27 mai	<i>Asia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	8 j 14 h 50 min	12,25	22,69
1850	11 - 21 sept.	<i>Pacific</i>	Collins Line	États-Unis	10 j 4 h 45 min	12,46	23,08
1851	6 - 16 août	<i>Baltic</i>	Collins Line	États-Unis	9 j 19 h 26 min	12,91	23,91
1854	28 juin - 7 juillet	<i>Baltic</i>	Collins Line	États-Unis	9 j 16 h 52 min	13,04	24,15
1856	19 - 29 avril	<i>Persia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	9 j 16 h 16 min	13,11	24,28
1863	19 - 27 juillet	<i>Scotia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	8 j 3 h	14,46	26,78
1872	17 - 25 mai	<i>Adriatic</i>	White Star Line	Royaume-Uni	7 j 23 h 17 min	14,53	26,91
1875	30 juillet - 7 août	<i>Germanic</i>	White Star Line	Royaume-Uni	7 j 23 h 7 min	14,65	27,13
1875	17 - 25 sept.	<i>City of Berlin</i>	Inman Line	Royaume-Uni	7 j 18 h 2 min	15,21	28,17
1876	27 oct. - 4 nov.	<i>Britannic</i>	White Star Line	Royaume-Uni	7 j 13 h 11 min	15,43	28,58
1877	6 - 13 avril	<i>Germanic</i>	White Star Line	Royaume-Uni	7 j 11 h 37 min	15,76	29,19
1882	9 - 16 avril	<i>Alaska</i>	Guion Line	Royaume-Uni	7 j 6 h 20 min	16,07	29,76
1882	14 - 21 mai	<i>Alaska</i>	Guion Line	Royaume-Uni	7 j 4 h 12 min	16,67	30,87
1882	18 - 25 juin	<i>Alaska</i>	Guion Line	Royaume-Uni	7 j 1 h 58 min	16,98	31,45
1883	29 avril - 6 mai	<i>Alaska</i>	Guion Line	Royaume-Uni	6 j 23 h 48 min	17,05	31,58
1884	13 - 19 avril	<i>Oregon</i>	Guion Line	Royaume-Uni	6 j 10 h 10 min	18,56	34,37
1885	16 - 22 août	<i>Etruria</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	6 j 5 h 31 min	18,73	34,69
1885	29 mai - 4 juin	<i>Umbria</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	6 j 4 h 12 min	19,22	35,60
1888	27 mai - 2 juin	<i>Etruria</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	6 j 1 h 55 min	19,56	36,23
1889	2 - 8 mai	<i>City of Paris II</i>	Inman Line	Royaume-Uni	5 j 23 h 7 min	19,95	36,94

Année	Date	Navire	Compagnie	Pays	Durée	Vitesse moyenne (noeuds)	Vitesse moyenne (km/h)
1889	22 - 28 août	<i>City of Paris II</i>	Inman Line	Royaume-Uni	5 j 19 h 18 min	20,01	37,06
1891	30 juillet - 5 août	<i>Majestic</i>	White Star Line	Royaume-Uni	5 j 18 h 8 min	20,10	37,23
1891	13 - 19 août	<i>Teutonic</i>	White Star Line	Royaume-Uni	5 j 16 h 31 min	20,35	37,69
1892	20 - 27 juillet	<i>City of Paris II</i>	Inman Line	Royaume-Uni	5 j 15 h 58 min	20,48	37,93
1892	13 - 18 octobre	<i>City of Paris II</i>	Inman Line	Royaume-Uni	5 j 14 h 24 min	20,70	38,34
1893	18 - 23 juin	<i>Campania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 15 h 37 min	21,12	39,11
1894	12 - 17 août	<i>Campania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 9 h 29 min	21,44	39,71
1894	26 - 31 août	<i>Lucania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 8 h 38 min	21,65	40,10
1894	23 - 28 sept.	<i>Lucania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 7 h 48 min	21,75	40,28
1894	21 - 26 octobre	<i>Lucania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 7 h 23 min	21,81	40,39
1898	30 mars - 3 avril	<i>Kaiser Wilhelm der Grosse</i>	Norddeutscher Lloyd	Allemagne	5 j 20 h	22,29	41,28
1900	6 - 12 juillet	<i>Deutschland</i>	HAPAG	Allemagne	5 j 15 h 46 min	22,42	41,54
1900	26 août - 1 ^{er} sept.	<i>Deutschland</i>	HAPAG	Allemagne	5 j 12 h 29 min	23,02	42,63
1900	26 juil. - 1 ^{er} août	<i>Deutschland</i>	HAPAG	Allemagne	5 j 16 h 12 min	23,06	42,71
1902	10 - 16 sept.	<i>Kronprinz Wilhelm</i>	Norddeutscher Lloyd	Allemagne	5 j 11 h 57 min	23,09	42,76
1903	2 - 8 septembre	<i>Deutschland</i>	HAPAG	Allemagne	5 j 11 h 54 min	23,15	42,87
1907	6 - 10 octobre	<i>Lusitania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 19 h 52 min	23,99	44,43
1908	17 - 21 mai	<i>Lusitania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 20 h 22 min	24,83	45,99
1908	5 - 10 juillet	<i>Lusitania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 19 h 36 min	25,01	46,32
1909	8 - 12 août	<i>Lusitania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 16 h 40 min	25,65	47,50
1909	26 - 30 sept.	<i>Mauretania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 10 h 51 min	26,06	48,26
1929	17 - 22 juillet	<i>Bremen</i>	Norddeutscher Lloyd	Allemagne	4 j 17 h 42 min	27,83	51,54
1930	20 - 25 mars	<i>Europa</i>	Norddeutscher Lloyd	Allemagne	4 j 17 h 6 min	27,91	51,69
1933	27 juin - 2 juillet	<i>Europa</i>	Norddeutscher Lloyd	Allemagne	4 j 16 h 48 min	27,92	51,71
1933	11 - 16 août	<i>Rex</i>	Italian Line	Italie	4 j 13 h 58 min	28,92	53,56
1935	30 mai - 3 juin	<i>Normandie</i>	Compagnie générale transatlantique	France	4 j 3 h 2 min	29,98	55,52
1936	20 - 24 août	<i>Queen Mary</i>	Cunard - White Star Line	Royaume-Uni	4 j 0 h 27 min	30,14	55,82
1937	29 juillet - 2 août	<i>Normandie</i>	Compagnie générale transatlantique	France	3 j 23 h 2 min	30,58	56,63
1938	4 - 8 août	<i>Queen Mary</i>	Cunard - White Star Line	Royaume-Uni	3 j 21 h 48 min	30,99	57,39
1952	11 - 15 juillet	<i>United States</i>	United States Lines	États-Unis	3 j 12 h 12 min	34,51	63,91

Les détenteurs du trophée Ouest-Est

Année	Date	Navire	Compagnie	Pays	Durée	Vitesse moyenne (noeuds)	Vitesse moyenne (km/h)
1838	1er - 19 mai	<i>Sirius</i>	B&A	Royaume-Uni	18 j	7,31	13,54
1838	7 - 22 mai	<i>Great Western</i>	GW	Royaume-Uni	14 j 15 h 59 min	9,14	16,93
1838	25 juin - 8 juil.	<i>Great Western</i>	GW	Royaume-Uni	12 j 16 h 34 min	10,17	18,83
1841	4 - 14 août	<i>Britannia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	9 j 21 h 44 min	10,98	20,33
1842	28 avril - 11 mai	<i>Great Western</i>	GW	Royaume-Uni	12 j 7 h 30 min	10,99	20,35
1843	4 - 14 avril	<i>Columbia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	9 j 12 h	11,11	20,58
1843	18 - 27 mai	<i>Hibernia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	9 j 10 h 44 min	11,18	20,71
1843	18 - 27 juillet	<i>Hibernia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	8 j 22 h 44 min	11,82	21,85
1849	19 - 28 juillet	<i>Canada</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	8 j 12 h 44 min	12,38	22,93
1851	10 - 20 mai	<i>Pacific</i>	Collins Line	États-Unis	9 j 20 h 14 min	13,03	24,13
1852	7 - 17 février	<i>Arctic</i>	Collins Line	États-Unis	9 j 17 h 15 min	13,06	24,19
1856	2 - 12 avril	<i>Persia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	9 j 10 h 22 min	13,46	24,93
1856	14 - 23 mail	<i>Persia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	9 j 3 h 24 min	13,89	25,72
1856	6 - 15 août	<i>Persia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	8 j 23 h 19 min	14,15	26,21
1863	16 - 24 déc.	<i>Scotia</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	8 j 5 h 42 min	14,16	26,22
1869	4 - 12 décembre	<i>City of Brussels</i>	Inman Line	Royaume-Uni	7 j 20 h 33 min	14,74	27,30
1873	11 - 19 janvier	<i>Baltic</i>	White Star Line	Royaume-Uni	7 j 20 h 9 min	15,09	27,95
1875	2 - 10 octobre	<i>City of Berlin</i>	Inman Line	Royaume-Uni	7 j 15 h 28 min	15,37	28,47
1876	5 - 13 février	<i>Germanic</i>	White Star Line	Royaume-Uni	7 j 15 h 17 min	15,79	29,24
1876	16 - 24 déc.	<i>Britannic</i>	White Star Line	Royaume-Uni	7 j 12 h 41 min	15,94	29,52
1879	22 - 29 juillet	<i>Arizona</i>	Guion Line	Royaume-Uni	7 j 8 h 11 min	15,96	29,56
1882	30 mai - 6 juin	<i>Alaska</i>	Guion Line	Royaume-Uni	6 j 22 h	16,81	31,13
1882	12 - 19 sept.	<i>Alaska</i>	Guion Line	Royaume-Uni	6 j 18 h 37 min	17,10	31,67
1884	29 mars - 5 avril	<i>Oregon</i>	Guion Line	Royaume-Uni	7 j 2 h 18 min	17,12	31,71
1884	26 avril - 3 mai	<i>Oregon</i>	Guion Line	Royaume-Uni	6 j 16 h 57 min	18,09	33,50
1884	30 juil. - 6 août	<i>Oregon</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	6 j 12 h 54 min	18,18	33,67
1884	3 - 10 sept.	<i>Oregon</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	6 j 11 h 9 min	18,39	34,06
1885	1er - 7 août	<i>Etruria</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	6 j 9 h	18,44	34,15
1885	7 - 14 juillet	<i>Etruria</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	6 j 4 h 50 min	19,36	35,85
1885	29 mars - 5 avril	<i>Etruria</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	6 j 9 h	18,44	34,15
1889	15 - 22 mai	<i>City of Paris II</i>	Inman Line	Royaume-Uni	6 j 0 h 29 min	20,03	37,10
1892	17 - 23 août	<i>City of New York III</i>	Inman Line	Royaume-Uni	5 j 19 h 57 min	20,11	37,24

Année	Date	Navire	Compagnie	Pays	Durée	Vitesse moyenne (noeuds)	Vitesse moyenne (km/h)
1893	6 - 12 mai	<i>Campania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 17 h 27 min	21,30	39,45
1894	6 - 12 mai	<i>Lucania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 13 h 28 min	21,81	40,39
1894	2 - 8 juin	<i>Lucania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 12 h 59 min	21,90	40,56
1895	18 - 24 mai	<i>Lucania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 11 h 40 min	22	40,74
1897	23 - 29 nov.	<i>Kaiser Wilhelm der Grosse</i>	Norddeutscher Lloyd	Allemagne	5 j 17 h 23 min	22,33	41,36
1900	18 - 24 juillet	<i>Deutschland</i>	HAPAG	Allemagne	5 j 15 h 5 min	22,84	42,30
1900	4 - 10 sept.	<i>Deutschland</i>	HAPAG	Allemagne	5 j 7 h 38 min	23,36	43,26
1901	13 - 19 juin	<i>Deutschland</i>	HAPAG	Allemagne	5 j 11 h 51 min	23,38	43,30
1901	10 - 17 juillet	<i>Deutschland</i>	HAPAG	Allemagne	5 j 11 h 5 min	23,51	43,54
1904	14 - 20 juin	<i>Kaiser Wilhelm II</i>	Norddeutscher Lloyd	Allemagne	5 j 11 h 58 min	23,58	43,67
1907	19 - 24 octobre	<i>Lusitania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 22 h 53 min	23,61	43,73
1907	30 nov. - 5 déc.	<i>Mauretania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 22 h 33 min	23,69	43,87
1908	25 - 30 janvier	<i>Mauretania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 2 h 41 min	23,90	44,26
1908	7 - 12 mars	<i>Mauretania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 0 h 5 min	24,42	45,23
1909	3 - 8 février	<i>Mauretania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 20 h 27 min	25,16	46,60
1909	17 - 22 mars	<i>Mauretania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 18 h 35 min	25,61	47,43
1909	5 - 10 mai	<i>Mauretania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 18 h 11 min	25,70	47,60
1909	16 - 21 juin	<i>Mauretania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	4 j 17 h 21 min	25,88	47,93
1924	20 - 25 août	<i>Mauretania</i>	Cunard Line	Royaume-Uni	5 j 1 h 49 min	26,25	48,62
1929	27 juil. - 1 ^{er} août	<i>Bremen</i>	Norddeutscher Lloyd	Allemagne	4 j 14 h 30 min	27,91	51,69
1933	10 - 15 juin	<i>Bremen</i>	Norddeutscher Lloyd	Allemagne	4 j 16 h 15 min	28,51	52,80
1935	7 - 11 juin	<i>Normandie</i>	Compagnie générale transatlantique	France	4 j 3 h 25 min	30,31	56,13
1936	26 - 30 août	<i>Queen Mary</i>	Cunard - White Star Line	Royaume-Uni	3 j 23 h 57 min	30,63	56,73
1937	18 - 22 mars	<i>Normandie</i>	Compagnie générale transatlantique	France	4 j 0 h 6 min	30,99	57,39
1937	4 - 8 août	<i>Normandie</i>	Compagnie générale transatlantique	France	3 j 22 h 7 min	31,20	55,78
1938	10 - 14 août	<i>Queen Mary</i>	Cunard - White Star Line	Royaume-Uni	3 j 20 h 42 min	31,69	58,69
1952	3 - 7 juillet	<i>United States</i>	United States Lines	États-Unis	3 j 10 h 40 min	35,59	65,91

Les catamarans (Ouest-Est)

Navire	Compagnie	Date	Durée	Vitesse (nœuds)	moyenne (km/h)	Distance (miles)	Distance (km)
<i>Hoverspeed Great Britain</i>	SCL	30/06/1990	3 j 07 h 54 min	36,97	68,47	2 741	5 076
<i>Catalonia</i>	Buq.	06/06/1998		38,88	71,86		
<i>Cat-Link V</i>	Sca.	20/07/1998	2 j 20 h 09 min	41,28	76,45	2 741	5 076

Propriétaires : SCL = Sea Containers Ltd (Bermudes/USA), Buq. = Buquebus (Espagne), Sca. = Scandlines (Danemark)

S'il est certain que l'*Hoverspeed Great Britain* n'est pas un paquebot naviguant dans les conditions d'une ligne transatlantique régulière, James Sherwood peut rétorquer qu'il est bien dans la tradition des progrès technologiques recherchés par les compagnies pour améliorer la vitesse. La double coque du catamaran signe une voie innovante vers de nouvelles prouesses et de nouvelles recherches.

Huit années plus tard, le 6 juin 1998, le *Catalonia* long de 91 m, un catamaran espagnol pulvérise le record en dépassant la vitesse moyenne de près de 2 nœuds atteignant 38,88 nœuds, ce record tombant un mois et demi plus tard seulement.

Cette fois-ci c'est un catamaran danois, le *Cat-link V*, qui remporte le trophée avec une vitesse de 41,28 nœuds. Cette traversée est effectuée en deux jours 20 h 09 minutes, c'est-à-dire une moyenne de 76,45 km/h.

Mais ce record n'intéresse plus beaucoup de monde. Depuis trente ans, le rêve et l'exploit sont repassés dans le camp de la marine à voiles où les records sont nombreux et variés. Ils sont copieusement médiatisés et suivis par les foules qui jadis se pressaient à l'arrivée des paquebots du Ruban bleu.

Un esprit proche de celui du Ruban bleu anime ces sportifs avec un challenge permanent pour gagner quelques heures et des progrès constants dans la construction navale.

4 NAUFRAGES SUR L'ATLANTIQUE NORD

Fascination pour le Nouveau Monde, espoir d'une vie meilleure ou d'un Eldorado pour certains, fête permanente pendant une traversée pour les stars de l'industrie ou du spectacle, mais pour tous, fortunés ou non, voyageurs ou marins, un prix à payer : le risque de perdre la vie en mer.

Les risques

Les marins savent que le plus grand danger à bord est le feu, que l'on soit à bord d'une petite unité ou, encore plus, à bord d'un navire en bois de plusieurs ponts. Comment secourir des êtres humains entassés dans un espace aussi restreint et desservi par des coursives aussi étroites ? Un paquebot est en définitive un hôtel flottant, si ce n'est une ville flottante avec tous les services d'une ville mais dépourvue de pompiers professionnels. L'équipage même le plus entraîné et le plus discipliné ne peut agir aussi efficacement qu'en milieu urbain pour vaincre le feu de l'intérieur de cet hôtel.

Le risque d'abordage et de naufrage a été réduit mais, avant l'invention du radar, la brume a causé bien des naufrages sur les routes de l'Atlantique Nord en particulier aux abords de Terre-Neuve. Cette zone a été très fréquentée par les bateaux de pêche, les côtes y sont dangereuses et les icebergs imprévus. Certaines voies d'eau sont facilement réparables, mais dans d'autres cas, la mer reste la plus forte.

Enfin la guerre a choisi comme champ de bataille l'Atlantique. Les torpilles, les mines, les bombes et mitraillages à partir d'avions, les missiles (missiles Exocet pendant la guerre des Malouines), toutes ces armes provoquèrent incendies et naufrages parfois très rapides. Les paquebots qui ont vocation à transporter des passagers et du courrier auraient dû échapper à toutes ces armes. Mais ne transportaient-ils que des passagers ? Le torpillage du *Lusitania* fut unanimement considéré comme un acte de

barbarie. Les archives récemment déclassées des gouvernements concernés ont permis de savoir que ce paquebot ne transportait pas que de paisibles passagers mais aussi des armes de guerre sous l'appellation cartouches de chasse... Quelle qu'en soit la raison, des paquebots furent des cibles. Beaucoup de ces magnifiques transatlantiques furent réquisitionnés et transformés soit en transport de troupes soit en hôpital flottant. Cette multitude de paquebots coulés en temps de guerre comme en temps de paix repose au fond des mers et fait aujourd'hui le bonheur d'explorateurs sous-marins patentés ou de pillards. Leur coque métallique reste en bon état à l'abri de l'air et, même à grande profondeur, certains objets peuvent désormais être remontés à la surface.

Autre torpillage historique, celui du paquebot *Athénia*, au milieu de l'Atlantique, trois heures après l'entrée en guerre de l'Angleterre le 3 septembre 1939. Pourtant, ordre avait été donné aux sous-marins allemands de ne pas attaquer les paquebots. Le commandant du sous-marin U-30, Fritz Julius Tresp, déclara qu'il avait cru avoir rencontré un navire de guerre devant la trajectoire en zigzag de l'*Athénia*.

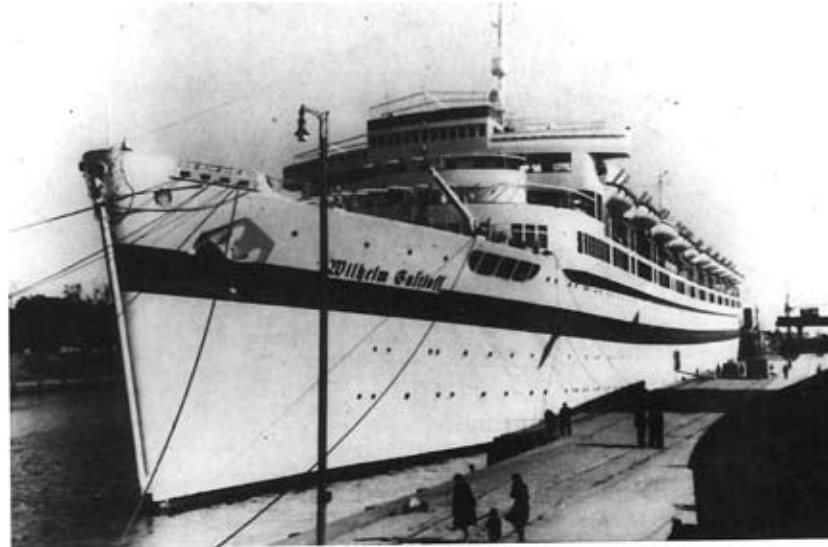
Cette guerre fut le théâtre de nombreux naufrages.

Celui du paquebot *Lancastria*, en juin 1940 fit un nombre élevé de victimes, peut-être plus de 5000, des soldats britanniques qui venaient de reprendre la mer à Saint-Nazaire et fuyaient l'arrivée de l'armée allemande. Pris en chasse par des avions allemands, ce paquebot était touché par 3 bombes dont l'une terminait sa course dans une cheminée du paquebot, ce qui occasionnait un naufrage très rapide, en vingt minutes, l'un des plus meurtriers de l'histoire des paquebots.

Churchill donna l'ordre d'un blackout sur cette information pour ne pas démoraliser l'opinion.

L'ampleur de cette catastrophe fut longtemps ignorée. Elle reste et restera méconnue de l'opinion publique si on la compare à la catastrophe du *Titanic*, survenue, il est vrai, en période de paix.

▼ Paquebot Wilhelm Gustloff torpillé par les soviétiques en 1945.



De même qui aura connaissance du plus meurtrier des naufrages? Celui du paquebot allemand *Wilhelm Gustloff* coulé en mer Baltique en janvier 1945: 5 200 victimes officiellement mais plus de 10 000 d'après certains chercheurs. L'histoire recoupe celle du *Lancastria*. Ce paquebot qui fuyait la partie orientale de l'Allemagne nazie à cause de l'avance de l'armée rouge avait embarqué comme le *Lancastria* sans les enregistrer, un nombre considérable d'Allemands, des militaires blessés et des civils. Torpillé par un sous-marin soviétique, ce paquebot sombra en pleine nuit dans un tableau de panique et de sauve-qui-peut habituels dans de telles circonstances.

Les attaques de sous-marins étaient théoriquement dirigées uniquement contre les bâtiments de commerce et de guerre. Depuis 1935, l'amiral Karl Dönitz travaillait à la reconstruction de la flotte des sous-marins allemands. Avec des attaques en meutes et en surface, (la « Rudeltaktik ») les sous-marins allemands eurent une grande efficacité: pour l'Atlantique Nord uniquement, environ 3 000 bâtiments anéantis, (2 779 bâtiments de commerce et 148 bâtiments de guerre coulés). Pendant cette bataille de l'Atlantique, les Allemands perdirent 630 sous-marins.

L'amiral Dönitz décrit cette tactique dans ses mémoires: « Je décidais de grouper les sous-marins en meutes pour attaquer l'adversaire en groupe et, de préférence la nuit, sous mes ordres. L'amirauté britannique croyait avoir conjuré le danger sous-marin grâce à un instrument d'écoute permettant d'écouter les sous-marins en plongée. Ma tactique fut pour les Anglais une surprise totale et désagréable. »

Quant au *Rex*, transatlantique italien détenteur du Ruban bleu d'août 1933 à mai 1935, il fut coulé par la Royal Air Force en septembre 1944.

Les incendies

Le steamer *Austria*, affrété par la Hamburg Amerika Line était un paquebot rapide et moderne à son époque en 1855. D'une longueur de 97,5 m, habillé d'une coque métallique et propulsé par la vapeur et le vent, il emmenait dans ses flancs plus de 500 émigrants. Il fit naufrage au large de Terre-Neuve à la suite d'un incendie provoqué par une maladresse. Au cours d'une séance de fumigation ordonnée par le médecin de bord, une pièce métallique chauffée à blanc fut renversée sur un pot de goudron et enflamma en très peu de temps les intérieurs en bois. L'événement est décrit par Ernest Renaud, le capitaine du brick Nantais *le Maurice* qui vola au secours de *l'Austria* alors que d'autres ne se donnaient pas la peine de

détourner leur route. Ayant sauvé et soigné quelques passagers gravement brûlés il fut très vivement remercié par la ville de Hambourg autant que par la compagnie allemande Hapag.

De nombreux incendies eurent lieu à quai. A New York on vit un incendie à quai se propager d'un paquebot à l'autre en peu de temps. Au Havre le paquebot *Paris* incendié fut restauré mais ce fut impossible pour le *Normandie* trop endommagé après avoir basculé sous le poids des tonnes d'eau déversée par les bateaux-pompes du port de New York.

Le *Queen Elizabeth I*, très proche cousin plutôt que sister ship du *Queen Mary I* avait traversé avec lui sans encombre la Deuxième Guerre mondiale pour reprendre pendant plusieurs dizaines d'années du service sur l'Atlantique Nord. Désarmé pour devenir un hôtel flottant en 1968, il fut victime d'un incendie à quai et dut être abandonné au fond de la baie de Hong Kong.

Couverture de L'Illustré *Soleil du dimanche* à l'occasion du naufrage du paquebot *La Bourgogne* (CGT 1886-1898) le 4 juillet 1898.
Auteur : Lalauze (Alphonse)
©Collection French Line. ▼



Les abordages et les naufrages

De 1850 à 1852, les navires de la compagnie Collins sont les plus rapides et les plus confortables. Comme le fait remarquer un responsable de la Cunard : « M. Collins casse la baraque, mais il le fait à coup de pièces d'or, cela ne pourra pas durer ». Outre la débâcle financière, l'armateur perdra sa femme et ses deux enfants présents à bord du Ruban bleu *Arctic* le 27 septembre 1854. Dans le brouillard, il navigue à vive allure comme à l'accoutumée. Soudainement, il se trouve au contact du *Vesta*, un bâtiment dont la coque métallique l'éperonne. Le navire sombre très rapidement ne permettant l'utilisation des canots de sauvetage que pour 80 personnes. On dénombre plus de 150 victimes. Malgré ce drame personnel, l'armateur construira *Adriatic* qui sera le paquebot le plus luxueux et le plus rapide de l'époque. Deux ans après le premier drame, en janvier 1856, le *Pacific*, un autre paquebot de sa compagnie, disparaît corps et biens, probablement après avoir heurté un iceberg qu'il n'a pas été capable d'éviter à cause de sa vitesse.

Collins ruiné continuera de suivre les prouesses de son dernier rejeton : c'est sous pavillon britannique et armé par une compagnie concurrente qu'*Adriatic* devient détenteur du Ruban bleu en 1861.

Le paquebot *Ville-du-Havre* fut éperonné en 1873, par le *Loch Earn*. La tragédie fit 236 victimes. La même année se produisit le naufrage de l'*Atlantic* (Voir annexes). Malgré l'énorme retentissement donné par la presse à ces catastrophes, les naufrages se poursuivirent dans les mêmes eaux avec, en 1898 la perte de *La Bourgogne* par la Compagnie Générale Transatlantique (Voir annexes).

En 1912, le *Titanic*, fleuron de la compagnie White Star, réputé insubmersible, heurte un iceberg et sombre au large de Terre-Neuve dès sa première traversée le 15 avril 1912 faisant 1513 victimes dont beaucoup de seconde classe bloqués dans les ponts inférieurs et d'autres qui n'ont pas trouvé place dans les canots de sauvetage en nombre insuffisant.

De son côté la prudente compagnie fondée par Samuel Cunard pouvait affirmer n'avoir subi aucune perte pendant tout le XIX^e siècle. Naturellement des résolutions furent adoptées par les compagnies et les pays pour éviter ou limiter la gravité de ces naufrages. Elles ne furent pas toujours appliquées et une fois de plus c'est la recherche de la vitesse qui semble avoir provoqué la perte du *Titanic* incapable de réagir par temps clair et mer calme à la vue d'un iceberg. Après la Seconde Guerre Mondiale, l'*Andrea Doria* était le successeur attendu du Ruban bleu italien



◀ Naufrage du paquebot *Ville du Havre* (CGT 1873-1873) le 22 novembre 1873.
Auteur : Leduc, Charles (1831-1911)
©Collection French Line.



Incendie du paquebot *Paris* (CGT 1921-1939) dans le port du Havre, le 18 avril 1939.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ▼

Incendie du paquebot *Paris*
(CGT 1921-1939) dans le port
du Havre, le 18 avril 1939.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►



Naufrage du paquebot italien
Andréa Doria (1953-1956) au
large de New York. Photo prise
du pont du paquebot français *Ile-
de-France* accouru à son secours.
(CGT 1927-1959).
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►



Rex. Ce magnifique paquebot italien entra en collision par temps brumeux, en plein été, avec le paquebot suédois *Stockholm* qui sortait du port de New York. L'intervention de l'*Île de France*, le Saint-Bernard des mers, permit de limiter le nombre de victimes.

La Méditerranée, qui est une mer idéale pour les paquebots de croisière, et une mer d'avenir, fut aussi un champ de bataille. Théâtre de quelques naufrages, elle connut aussi l'assaut du paquebot *Achille Lauro* par un commando palestinien.

Si l'on relate ces accidents, il est injuste de ne pas mentionner l'héroïsme des gens de mer. Il est inévitable que la perspective d'une mort proche et vécue en direct entraîne des phénomènes de panique. C'est le sauve-qui-peut, compréhensible quand tout a été tenté, et qui autorise chacun à tenter sa chance de survie. Le « chacun pour soi » est à l'origine de bagarres et la panique fait échouer les mises à la mer des canots de sauvetage, mais un naufrage c'est aussi le sacrifice du capitaine et d'une partie de l'équipage en vue de protéger les plus faibles, par accomplissement d'un devoir sacré. Les femmes et les enfants d'abord. De même, la solidarité des marins qui répondent aux appels d'un bateau en détresse est capable de transcender des haines et des rivalités caduques dans de telles circonstances.

Pour certains esprits, la course à la vitesse sur l'Atlantique Nord fut clairement attisée par la perspective d'obtenir une récompense. Des capitaines ou des armateurs prirent des risques inutiles. L'engouement de l'opinion publique joua sans doute un rôle dans la débauche de moyens mis en œuvre et favorisa aussi la perte de vies humaines.

La réalité du Ruban bleu mérite d'être nuancée car les compagnies limitaient les traversées dangereuses de l'hiver et les coûteuses courses à la rapidité. Pour quelques paquebots de luxe, des centaines d'autres paquebots n'ayant aucune célébrité assurèrent sans prendre de risque le service de l'immigration à une allure et un coût raisonnables.

5 LA CONSTRUCTION DES PAQUEBOTS A SAINT-NAZAIRE

La marine en bois du Brivet

Si du côté français, le début de cette épopée doit beaucoup aux frères Pereire et aux 15 contremaîtres des chantiers écossais Scott, elle doit aussi aux ouvriers de la Brière experts depuis de nombreuses années dans la construction de grands bâtiments en bois. Il ne s'agissait nullement de barques ou chalands qu'on retrouve en Brière et dans toutes les régions de marais, mais de grosses unités destinées à la haute mer.

Déjà en 1777, on retrouve trace d'un chantier naval à Méan. Quelques dizaines d'années plus tard le principal chantier briéron devait mettre à l'eau 88 navires de commerce à voiles entre 1852 et 1882, ventrus et assez mauvais marcheurs.

Ces petites entreprises ne pouvaient rivaliser avec les chantiers qui commençaient à construire des navires à coque métallique mais leurs ouvriers furent vivement appréciés et surent rapidement passer du métier de charpentier à celui de métallurgiste. Le dernier bateau des chantiers du Brivet, un brick-goélette, le *Guillaume Tell*, fut lancé en 1884.

Par ailleurs, l'équilibre ancestral de la Brière se fragilisait. Les nantais achetaient moins de tourbe briéronne et préféraient le charbon. Des rumeurs d'assèchement du marais circulaient. Il fallait vivre et il était prudent d'aller travailler aux chantiers navals de Saint-Nazaire. On resterait encore chez soi.

La conversion du bois au métal fut donc rapide, donnant foi au dicton cru mais élogieux qui fait naître les Briérons avec une équerre et un compas au cul.

On pouvait reprocher aux constructeurs de navires en bois leur empirisme mais certains charpentiers travaillaient à la perfection sans aucune esquisse préalable.

« Tout dans la tête »...

La Brière fut donc une pépinière de charpentiers, de marins et à l'occasion de corsaires avant d'être le berceau d'habiles métallurgistes.

Naissance d'un port

Difficile de mieux saisir l'ambiance de révolution industrielle et de compétition entre nations développée en ces années 1861 et 1862 à Saint-Nazaire, qu'en reproduisant le texte d'un discours du préfet Héquet¹. Il décrit la naissance du port et des chantiers navals en les replaçant dans le paysage des autres grands ports : Le Havre, Rouen, Nantes, Bordeaux, Marseille et en imaginant le commerce futur de ces ports avec le monde entier.

« On ne sait trop combien d'efforts avaient été faits jusqu'ici pour établir entre la France et l'Amérique une ligne de communication régulière, et comment ces efforts avaient toujours échoué. Apparemment, on ne l'avait pas encore voulu d'une volonté assez forte, assez persévérante, ou peut-être aussi n'avait on pas mis au service de cette idée des capitaux suffisants. Il n'y a pas un industriel aujourd'hui qui ne sache que le succès est toujours du côté des gros capitaux. On a donc pu croire au succès, malgré tant d'échecs successifs le jour où l'intervention de la société du Crédit Immobilier a été résolue.

La nouvelle compagnie transatlantique qui vient de commencer ses opérations est en effet une émanation de la société du Crédit Immobilier. Elle a pour président Monsieur Emile Pereire qui l'a formée, l'inspire et la dirige. Aux termes d'un contrat passé, il y a trois mois, entre la compagnie et le gouvernement, 4 bateaux de grand modèle doivent faire service postal régulier de Saint-Nazaire à La Vera Cruz avec escale à la Martinique, à San Yago et à Tampico. Un de ces navires, la Louisiane, est déjà parti. Les autres suivront de mois en mois. Le 14^e jour de chaque mois sera la date invariable du départ.

Le 2 avril un train spécial organisé par les soins de la compagnie de chemin de fer d'Orléans a transporté de Paris à Nantes, en huit heures, une caravane d'administrateurs, de financiers, d'industriels, d'hommes politiques, de publicistes, d'hommes de lettres et d'artistes invités à prendre part à la fête. Un banquet les attendait à Nantes offert par la chambre de commerce de cette vaste et opulente cité. Chacun a dit avec plus ou moins de talent et de convenance ce qu'il y avait à dire eu égard à sa position. Ces discours, après tout, ne sont pas toujours de vaines paroles. Prononcées par des hommes qui pour la plupart ont en main la direction des plus grandes affaires, on y trouve parfois des renseignements précieux sur les besoins d'une contrée, les tendances d'une industrie

1 Mémoire et savoir nazairien...

ou des vues qui sont comme la révélation de l'avenir. Tel est par exemple cette phrase prononcée par M. Chevreau : Nantes et Saint-Nazaire, reliées par une ligne de chemin de fer et un fleuve approfondi se serviront, se compléteront l'une dans l'autre. Les cafés et les sucres, les riches engrais, le coton même y afflueront de toutes parts ; ce sera l'une des grandes portes par laquelle la jeune Amérique versera sur le Vieux monde son trop-plein de richesses. Des usines, des manufactures formeront le long du fleuve entre les deux villes comme un immense trait d'union et de cette cité qui n'était il y a 10 ans qu'un obscur village, l'empereur aura fait l'un des plus magnifiques instruments de travail que le commerce et l'industrie puissent jamais rêver.

Voilà, on doit le reconnaître une brillante perspective. L'usine à laminier le fer et l'immense établissement d'Indret qui s'élèvent dans une île entre Nantes et Paimbœuf, semblent prouver déjà que les prévisions de M. Émile Chevreau sont loin d'être chimériques. Il répondait là d'ailleurs à la plus vive des préoccupations nantaises. La Loire jusqu'à son embouchure a une surface immense mais point de profondeur, un lit ensablé et variable. Paimbœuf n'est guère plus accessible que Nantes elle-même. Saint-Nazaire qui s'élève à l'embouchure n'était il y a 12 ans qu'un village. Une volonté toute-puissante l'a transformée. On y a creusé un bassin à flot de 180 000 m² de superficie dont la profondeur varie de 4,18 m à 7,5 m. La partie la moins profonde suffit aux bâtiments du commerce. L'autre peut recevoir des navires de guerre : ils y entrent par deux passes garnies d'écluses qui s'ouvrent quand le flot monte et se referment quand il descend de telle sorte que le niveau du bassin ne varie pas. Chaque passe est défendue par un bastion et toutes deux sont protégées par un môle d'abri. Ce port si vaste et si sûr ne suffit déjà plus. Celui-ci est bordé de quais superbes. Sur deux de ses quais au Nord et au couchant se dressent des maisons neuves, grandes, élégantes. De belles rues sont déjà tracées à l'entour, et quelques-unes presque entièrement bâties. Nous y avons vu un hôtel de ville récemment construit de proportion médiocre, il est vrai, mais d'une jolie architecture. Saint-Nazaire n'a pas encore beaucoup d'habitants mais il peut recevoir autant qu'on voudra et semble les appeler. En ce moment les armateurs déchargent leurs navires à Saint-Nazaire et font arriver leurs marchandises à Nantes par le chemin de fer ou sur des bateaux plats. Ne s'apercevront-ils pas bientôt qu'il leur serait plus commode et moins dispendieux d'avoir leurs magasins et leurs bureaux sur le quai même de Saint-Nazaire, comme les négociants du Havre, de Bordeaux et de Marseille ?

Il est hors de doute que d'ici à 20 années, tout le commerce maritime de Nantes opérera ce déménagement où il a tout à gagner. Les industries qu'il emploie les suivront nécessairement et Saint-Nazaire deviendra une puissante cité commerciale, rivale du Havre comme de Bordeaux et répandant les produits du Nouveau Monde, de l'Afrique, de l'Australie, de l'Asie orientale dans le vaste bassin de la Loire. Nantes ne sera plus une ville maritime. Elle sera plus que jamais une ville industrielle. Et qui

songeait lui disputer son rang de chef-lieu, ses établissements scientifiques et ses riches musées ? Il arrivera la ce qui est arrivé en Normandie. Le Havre est devenu un port commercial de premier ordre, et Rouen n'y a rien perdu. »

Et, plus loin :

« La Louisiane était à l'entrée du port déjà toute prête à prendre la mer. La Floride a été taillée, pour ainsi dire, sur le même patron. Ces deux beaux bateaux, construit à Greenock, en Écosse pour le compte d'une compagnie espagnole qui n'a pas pu ou n'a pas voulu les prendre, ont été achetés par la compagnie transatlantique française, heureuse de les trouver tout faits dans un moment où les opérations de notre armée au Mexique ne lui laissaient pas le temps d'attendre. Ils portent encore incertaine la place d'écussons espagnols, témoignage de leur destination primitive. Les deux autres paquebots construits par des mains françaises, La Vera Cruz et Tampico sont à peu près aussi grands quoique leur machine ait une force moindre et on assure qu'ils seront plus élégants et encore plus commodes que les deux Écossais. »

Quelle clairvoyance, même si le préfet de l'époque n'a pas décrit les flots d'émigrants qui allaient transiter par les ports allemands, français et anglais et entraîner la croissance du trafic sur l'Atlantique, autant vers l'Amérique du nord que vers l'Amérique du sud.

Le cahier des charges de la Transat impose la mise en service de 11 paquebots dont 6 navires pour la ligne vers l'Amérique centrale et les Antilles. Ils seront encore construits pour moitié à l'étranger, en particulier pour certains en Écosse à Greenock.

En effet les prix pratiqués par les constructeurs français sont beaucoup plus élevés que ceux des chantiers étrangers. De plus leurs délais sont trop longs pour convoier les troupes françaises vers le Mexique dans le but d'établir un régime favorable aux intérêts français.

Il faut un nouveau site de construction.

Les frères Pereire vont avoir une influence décisive sur la construction navale.

Adeptes de Saint-Simon, ils prêchent : « l'association de tous les peuples dans l'exploitation organisée du monde entier... » Dans cette théorie qui associe curieusement des éléments de socialisme et de capitalisme, l'épargne populaire joue un grand rôle. Grâce à des petits épargnants, les deux banquiers recueillent la somme de 30 millions de francs pour lancer une compagnie de chemin de fer. C'est un succès. Leur organisme bancaire le Crédit Mutuel a un noble et vaste objectif : la réalisation de toutes les pensées d'utilité générale...

Après le chemin de fer, ils vont donc se lancer dans la construction de paquebots, à l'instar d'Isambard Brunel pour lequel ils ont une grande admiration et qui avait débuté par le chemin de fer. Fidèles à leur saint-simonisme et dépourvus de tout chauvinisme, ils n'hésitent pas à copier les bateaux de la Cunard après avoir copié Brunel. Il s'agit d'un transfert de technologie parfaitement officiel permettant de s'approprier l'expérience des Britanniques.

C'est à Saint-Nazaire que les deux frères ont trouvé les terrains capables de fonder un chantier pour la construction des paquebots, un bassin à flot avec deux écluses et une main-d'œuvre prête à s'adapter aux nouvelles méthodes de travail car il y avait sur place des chantiers navals pour la marine en bois. Les chantiers Scott, écossais comme on le devine, acceptent de participer à la création de ce chantier et apportent le savoir faire qui manque.

4 paquebots identiques seront construits avec une coque métallique en fer propulsée par roue (roue à aubes) et voiles :

- longs de 108 m
- atteignant 13 nœuds
- emportant 200 passagers auxquels il faut ajouter un nombre inconnu d'émigrants.

La ville de Nantes au milieu du XIX^e siècle se classe en deuxième position derrière le port de Marseille et devant Bordeaux et Le Havre. Elle peut s'enorgueillir de chantiers navals performants, poursuit la construction d'un nombre important de voiliers 3 mats, 4 mats, goélettes et finit par se convertir aux coques métalliques. Elle ne croit guère à l'avenir de la vapeur et l'ouverture d'un port en 1856 à Saint-Nazaire est considérée par certains Nantais comme un simple avant-port pour leur ville leur donnant l'occasion d'implanter des succursales.

Mais l'ensablement permanent du chenal dans l'estuaire limitera le tonnage des bateaux remontant à Nantes. Le creusement du canal de la Martinière améliorera temporairement l'accessibilité des forts tonnages à Nantes.

Tel est le contexte français de la construction navale lorsqu'une série de 4 paquebots, gigantesques pour l'époque est construite dans les chantiers et le nouveau port de Saint-Nazaire. Le cinquième paquebot aura dès le départ une propulsion à hélices et sera un peu plus long que les quatre premiers.

Le temps des épreuves reviendra rapidement à partir de 1863 en raison d'événements internationaux déstabilisant les mouvements financiers et toutes les lignes transatlantiques.

Les deux frères se démettent de leurs charges en 1868 et Emile meurt en 1875.

Entre-temps, en 1870, la défaite contre l'Allemagne a entraîné la fermeture du chantier naval. La Transat ne reprend véritablement ses activités que le 8 mai 1881. Après onze ans de marasme total, la construction renaît avec le creusement de nouvelles cales et du deuxième bassin en eaux profondes dans l'axe du premier bassin sous la direction de l'ingénieur Kerviller qui fait gagner du terrain sur la mer avec les déblais du creusement du deuxième bassin. C'est aussi la formation de deux chantiers : Penhoët et La Loire. En 1884, des ingénieurs emportent la décision de la construction d'une deuxième série de 4 paquebots mais, avec la débauche quelques années auparavant, la main-d'œuvre manque pour réaliser dans les délais les deux derniers paquebots. Ceux-ci sont confiés au chantier méditerranéen concurrent de La Seyne.

Les coûts de construction de Saint-Nazaire sont inférieurs à ceux du chantier méditerranéen. De plus, ses navires sont plus performants et peuvent avoir une durée de vie plus longue grâce à des chaudières en acier.

La bonne réputation des chantiers de Saint-Nazaire est ainsi confirmée et va perdurer. Ce sont eux qui vont désormais construire presque tous les paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique et travailler pour la Marine nationale.

Vers 1850 ce sont aussi les premières ruées vers l'or aux Etats-Unis suivies par d'autres appels massifs à l'émigration vers ce pays.

Jusqu'à cette date, l'émigration vers le Nouveau Monde était relativement faible. A cause du métal jaune et de la misère en Europe, le port de San Francisco sur la côte ouest connaît un essor stupéfiant. Avec son développement exponentiel, Saint-Nazaire, par analogie, est appelée la petite Californie bretonne. Les mouvements d'émigration ne s'arrêtent plus et prennent des proportions considérables pendant toute cette deuxième moitié du XIX^e siècle avec l'afflux de classes populaires pauvres à qui on réserve les ponts inférieurs bruyants et inconfortables.

Le règne des deux frères et du fils d'Isaac, Eugène, se termine en 1904. A cette époque, le paquebot *La Provence* utilisé à partir de 1906 sur la ligne Le Havre-New York se distingue par sa vitesse qui égale celle du tenant du titre et, inévitablement, par sa capacité à engloutir le charbon pour nourrir ses machines.

En 40 ans, depuis les premiers paquebots lancés à Saint-Nazaire, la vitesse de ceux-ci est passée de 13 à 23 nœuds. Cette progression fulgurante va marquer une pause. *La Provence* atteint 23 nœuds mais il consomme par jour 400 tonnes de charbon qu'il faut enfourner à la pelle. Se pose alors le problème du coût nécessaire pour poursuivre cette course à la vitesse : gagner quelques heures de traversée ne justifie plus l'accroissement des dépenses en charbon et en personnel. Le brillant directeur à la tête de la Compagnie Générale Transatlantique, le marseillais Jules Charles-Roux, grand père d'Edmonde Charles-Roux, décide, comme son homologue allemand Albert Ballin, de ramener la vitesse des paquebots à 19 nœuds. Le paquebot qui porte son nom *le Charles-Roux* et les deux suivants appliquent la nouvelle doctrine de ce dynamique président, celle des paquebots démocratiques. Ils assurent le sauvetage financier de la compagnie.

Des paquebots démocratiques

Le *Charles-Roux* est beaucoup moins long, donc moins rapide et moins gourmand que les prédécesseurs :

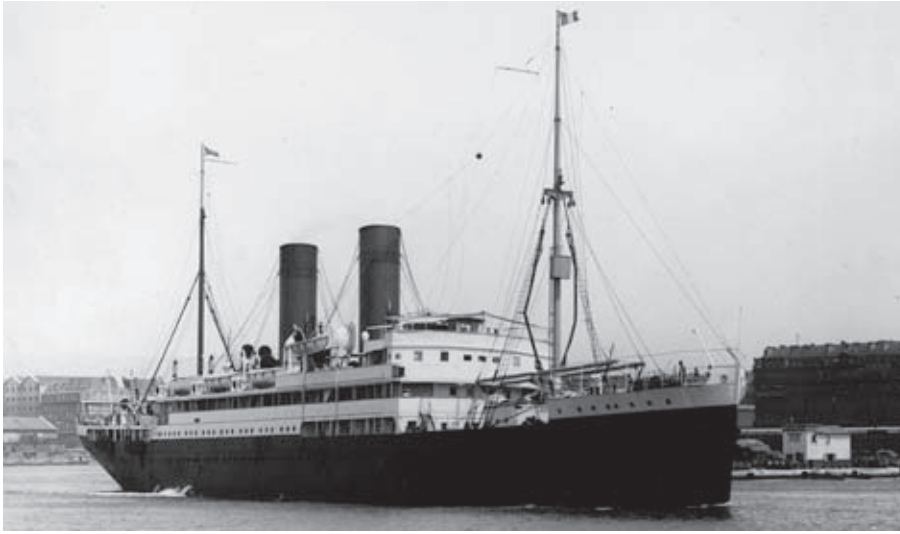
- 116,32 m et 18 nœuds

Inauguration de la nouvelle entrée sud du port de Saint-Nazaire et lancement du paquebot *Charles-Roux* (CGT 1909-1936) en septembre 1907.

Auteur : Anonyme

©Collection French Line. ►





◀ Le paquebot *Charles-Roux* (CGT 1909-1936) en mer.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line.

L'émigration vers le Nouveau Monde s'accélère mais la concurrence avec les compagnies étrangères également. Il faut penser aux classes moyennes qui ne sont pas très pressées et qui ne peuvent payer le tarif des navires rapides.

Le paquebot *Chicago* plus long mais encore plus lent est inauguré en 1908 par le président Jules Charles-Roux qui le surnomme: paquebot démocratique, comme le prouvent ses caractéristiques :

- 152,92 m
- 15,5 nœuds
- 1 025 émigrants en classe unique

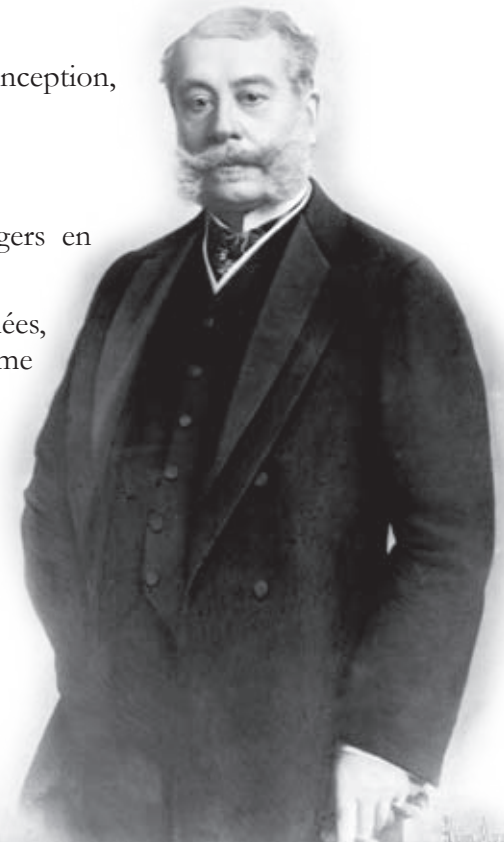
Les paquebots *Guadeloupe* et *Pérou*, obéissant à la même conception, sont lancés en 1907 et 1908 :

- 131 m
- 16 nœuds
- 800 émigrants en troisième classe et 50 passagers en deuxième

La compétition de la longueur et de la vitesse, et les deux sont liées, reprend avec sagesse en 1912 avec le paquebot *France 2*, deuxième du nom et reconnaissable facilement à ses 4 cheminées :

- 218,83 m
- 22 nœuds
- 1 885 passagers

▼ Le président de Compagnie Générale Transatlantique Jules Charles-Roux.
Auteur : Mutin, Raoul (1871-1841)
©Collection French Line.



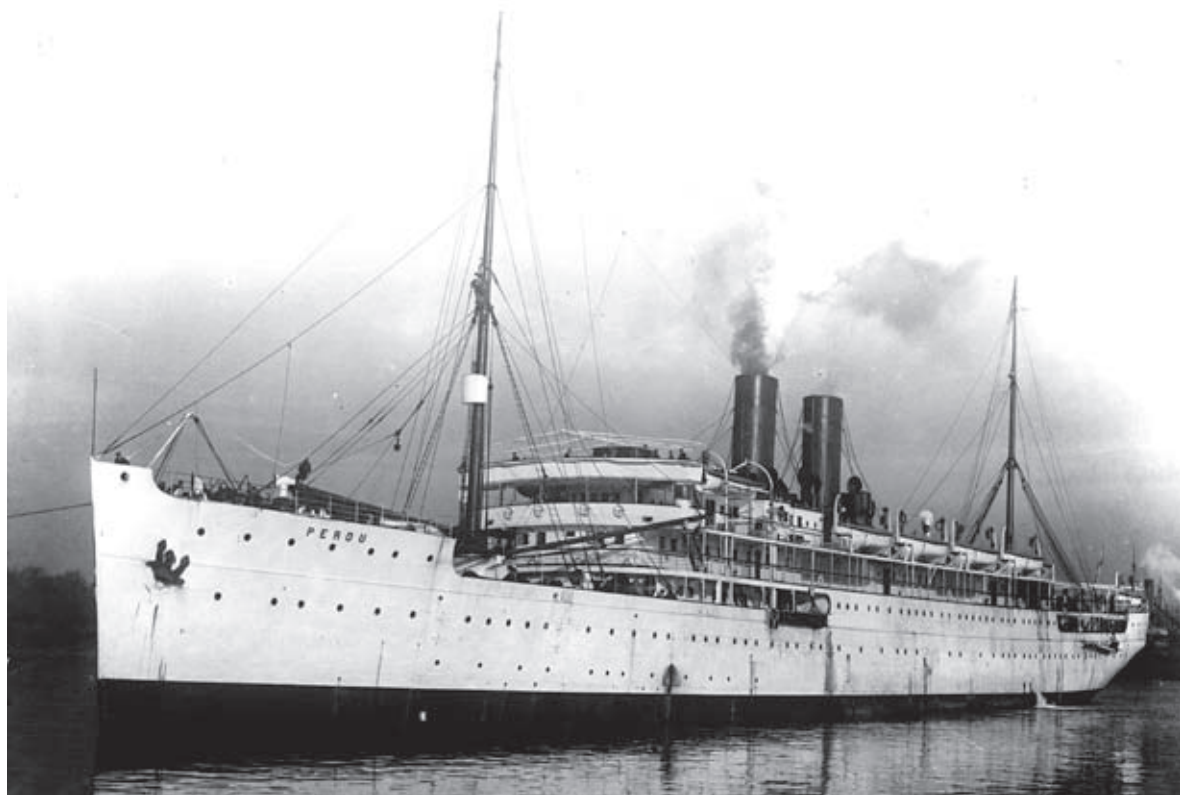
Cette nouvelle étape dans la construction des paquebots est permise par la mise au point d'une turbine à triple détente moins gourmande en charbon. Elle a été imaginée par les ingénieurs de Saint-Nazaire.

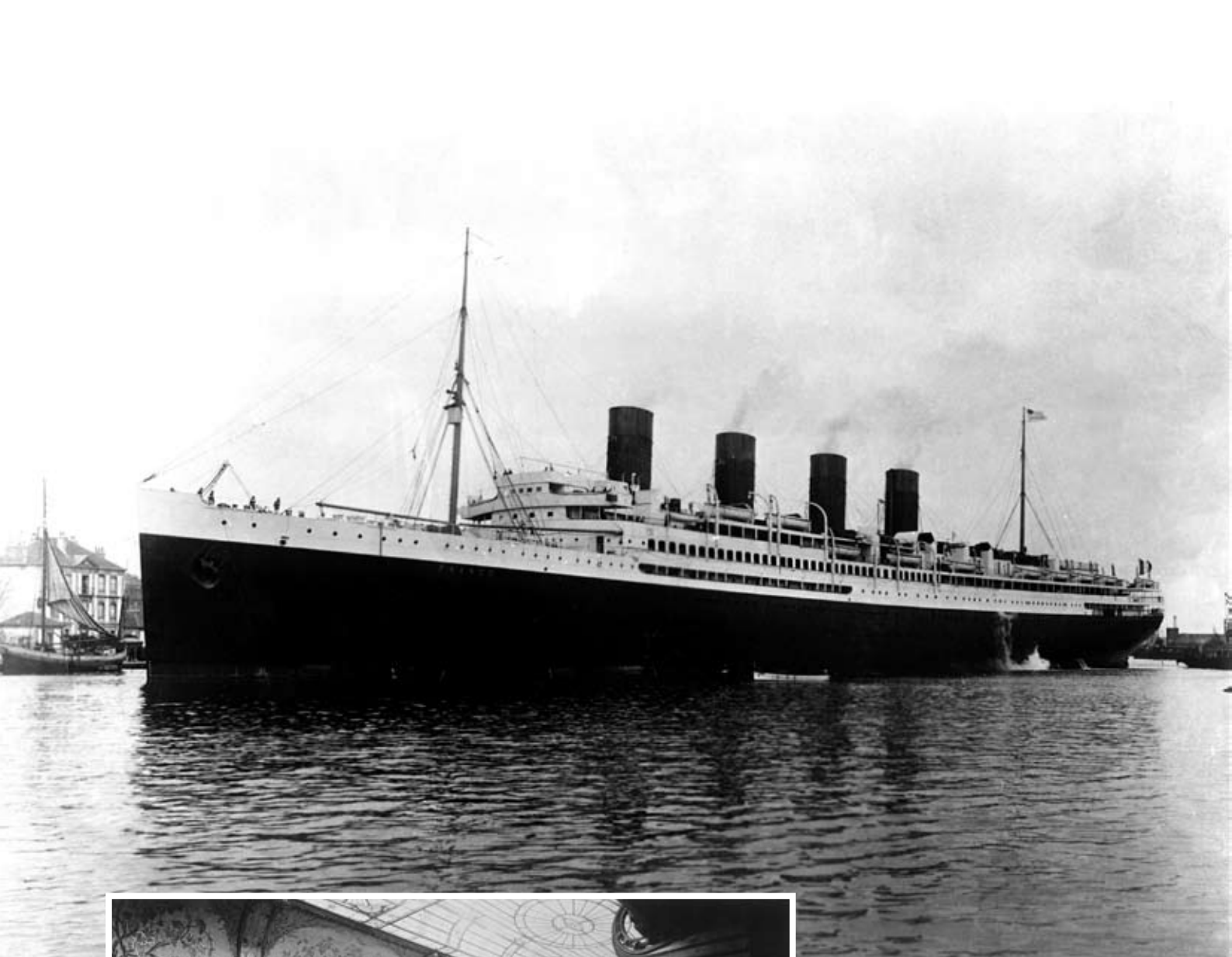
Si la construction des bateaux est une nouvelle fois totalement interrompue pendant la Première Guerre mondiale, en revanche le port est très actif, dès le début des hostilités et pas seulement à partir de 1917. À cette date les Etats-Unis qui viennent d'entrer dans le conflit débarquent à Saint-Nazaire la totalité des hommes et du matériel de leur armée.

Le nombre de bâtiments au niveau des quais est tellement important dès le début de la guerre qu'il va provoquer l'échouage et la perte du paquebot *La Champagne* en 1915 en face du Jardin des plantes. Une fin inhabituelle pour ce paquebot revenu tel un saumon sur le lieu de sa naissance pour y mourir.

Après la signature de l'armistice, il y a surproduction de bateaux et crise mondiale. Pour l'activité industrielle de Saint-Nazaire, cette crise aura deux conséquences majeures qui permettront de poursuivre la construction de paquebots candidats à la conquête du Ruban bleu: la concentration des activités de construction navale sur les paquebots de luxe et une tentative de diversification en direction de la construction aéronautique pour tenter d'échapper aux périodes de chômage massif qui, assurément, apparaissent fréquents et inévitables dans la construction navale depuis ses débuts. Dans un premier temps, des hydravions avec des échecs et des succès. Coté échec, le crash au deuxième essai, d'un trop gros hydravion qui, à cinquante mètres d'altitude devait brutalement piquer du nez, se briser en deux et

Le paquebot *Pérou*
(CGT 1908-1934) dans un port.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►





▲ Le paquebot *France 2*
(CGT 1912-1934) en mer.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line.

◀ Salle à manger de la 1^{re} classe du
paquebot *Paris* (CGT 1921-1939)
Auteur : Byron Co.
©Collection French Line.

couler devant Saint-Nazaire. Du côté des succès, la mise au point et la commercialisation en série des avions Loire. Coté pittoresque, la catapulte à hydravions située sur le port. Nul ne peut contester que la volonté du personnel des chantiers navals de l'époque d'une diversification ait permis la pérennité dans ce bassin industriel d'une construction aéronautique et navale.

Pendant cette période, les Britanniques appréciaient les paquebots français luxueux mais incapables de concourir pour le Ruban bleu. S'il fallait retenir deux noms de paquebot pour cette période, on choisirait le *France 2* surnommé le Versailles des mers et le *Paris*.

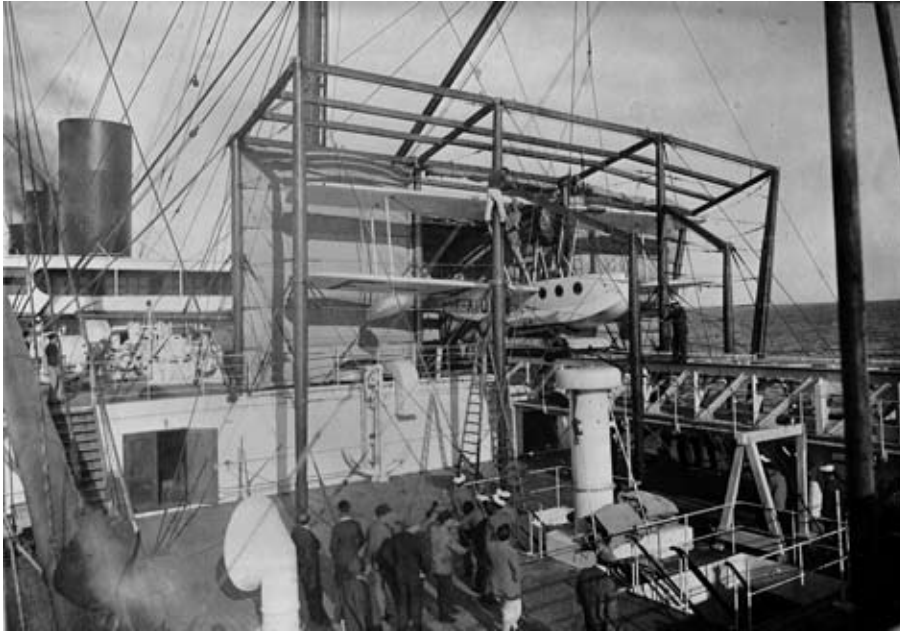
La salle à manger de celui-ci était immense, permettant d'accueillir 540 convives à qui on servait des menus copieux et soignés. Il arrivait que des passagers emportent comme souvenirs des couverts en argent. Les autorités du bord invitaient les passagers indécents à restituer le matériel disparu et repéré par le personnel. En effet celui-ci percevait une prime qui était supprimée si l'argenterie n'était pas au complet. A terre, on passait l'éponge sur le délit. Il ne fallait pas de scandale ni fâcher le client. Le paquebot *Paris* ne dépassait pas 22 nœuds mais embarquait 3 200 passagers dont 1 100 émigrants. Les émigrants trouvant le luxe des draps inutile avaient coutume de les transformer en chemises.

L'émigration ayant des causes multiples s'accroît jusqu'en 1922. La Transat effectuera 75 traversées en 1920 et 91 en 1921. Mais de l'autre côté de l'océan, cette émigration finit par ne plus pouvoir être absorbée avec apparition d'un chômage qui aboutit à une limitation de l'immigration. Certains émigrés furent refoulés dès l'arrivée.

Après le lancement des paquebots *France 2* (217 m) et *Paris* (233 m) vient celui du paquebot *Île de France* encore plus long (242 m) précédant le *Normandie* (313 m).

A bord du paquebot *Île de France* qui eut immédiatement un immense succès on trouvait désormais des cabines spacieuses, une restauration renommée et des bars permettant de boire des nuits entières du champagne et des liqueurs françaises alors que pendant cette époque entre 1919 et 1938 les Etats-Unis traversaient leur période de prohibition des boissons alcoolisées. On comprend l'ambiance et l'intérêt pour les Américains des croisières à la française et le succès de la Transat.

Une autre innovation concerne la rapidité du courrier. Au quatrième jour de la traversée, un avion transportant le courrier était catapulté du paquebot *Île de France*, devançant de deux jours son arrivée à New York. Ce fait rappelle l'importance du courrier dans la mission des paquebots.



◀ Préparation au catapultage d'un hydravion à bord du paquebot *Ile-de-France* (CGT 1927-1959).
Auteur : Anonyme
©Collection French Line.

A partir de 1933, l'Allemagne faisait le choix d'une militarisation à marche forcée abandonnant les croisières de luxe de la république de Weimar, qui avait produit les paquebots *Bremen* et *Europa*, tous deux titulaires de plusieurs Ruban bleu entre 1929 et 1933.

Le désir de donner le jour à un paquebot beaucoup plus rapide et plus long qui sera le *Normandie* avait été formé dès 1928 par le président de la Transat Dal Piaz. C'était une époque propice à tous les optimismes. L'accouchement devait être plus long que prévu en raison d'une nouvelle crise mondiale, celle provoquée par le krach boursier d'octobre 1929 à Wall Street.

Il fallut réorganiser la Transat avec des économies drastiques comprenant réduction de salaires, suppression d'emplois dans l'administration et les agences, désarmement de bateaux, licenciements et rétrogradation d'officiers, vente d'hôtels et de terrains appartenant à la Transat. En 1933 des lois permettaient la réorganisation de la compagnie avec son assainissement financier mais aussi la reconnaissance du contrôle de l'entreprise par l'État.

La naissance de *Normandie* mis sur cale le 26 janvier 1931 puis presque annulée fut finalement seulement retardée, ce qui explique sa mise en service en 1935.

S'il n'avait disparu dans un incendie, il aurait participé à l'effort de guerre comme ses concurrents, le *Queen Mary* mis à contribution pour

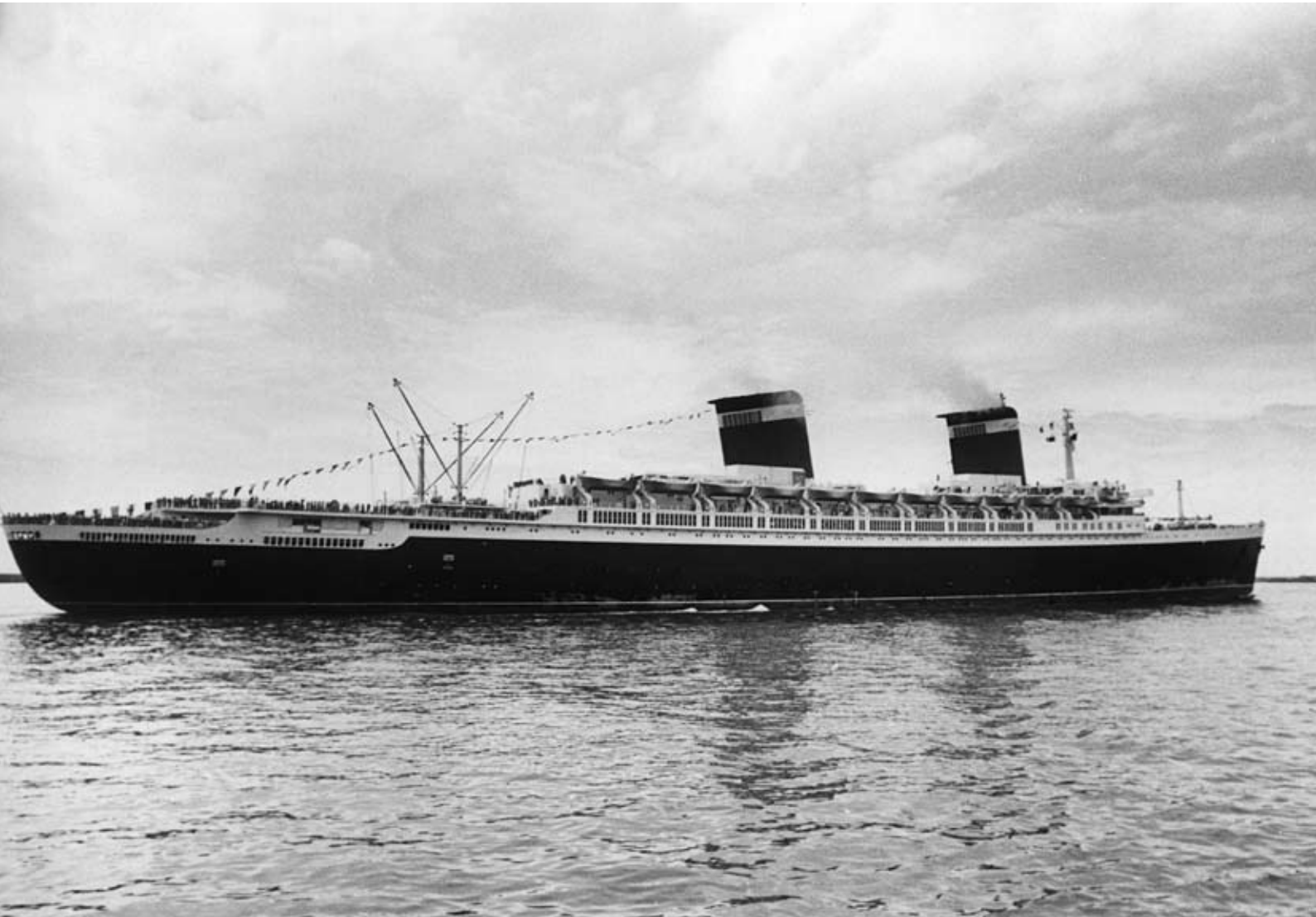
le transport des troupes : 811 324 hommes transportés et pour le *Queen Elizabeth* : 765 786 hommes.

Cet effort de guerre des grands transatlantiques, ayant ou non conquis le Ruban bleu (qui n'était plus d'actualité...) fut considérable et Churchill devait conclure que les deux Queens avaient raccourci la guerre d'un an en permettant des transports aussi importants : un million et demi d'hommes bien serrés dans leurs cabines. (8 000 hommes par paquebot).

Leur contenance était appréciée mais leur rapidité l'était tout autant, les rendant inaccessibles aux sous-marins allemands. De nombreux récits de sous-marinières allemands décrivent le passage de ces deux bateaux dans leur périscope sans pouvoir, fort heureusement, les torpiller.

Les Américains s'en souviendront et lanceront après la guerre un énorme projet de 70 millions de dollars dans le but de posséder un paquebot capable de transporter 14 000 soldats alors que sa capacité n'est que de 1998 passagers en temps ordinaire. Ils avaient un trop mauvais souvenir d'une pénurie dans leur flotte de bateaux capable de transporter leurs troupes. C'est ainsi qu'est lancé le 7 juillet 1952 le paquebot S.S. *United States*. Parti de New York, il remporte haut la main le Ruban bleu en trois jours 10 h 40 minutes seulement, soit une vitesse de 35,59 nœuds. Le chemin du retour est l'occasion d'un second Ruban bleu à la vitesse de 34,51 nœuds, ce sera le dernier bateau à réussir le doublé.

- ▼ Le paquebot *United States* (1952-1969) fut le dernier Ruban Bleu monocoque. Très léger, très rapide, il était d'une esthétique... très ordinaire. Mais il était conçu pour devenir rapidement un navire de guerre en cas de nécessité
Auteur : Anonyme
©Collection French Line.



6 LES SUCCESSEURS DU RUBAN BLEU

Après la guerre mondiale

A partir de 1950, les compagnies maritimes repartent à l'assaut de l'Atlantique pour répondre aux besoins de la clientèle.

En France, la Transat a récupéré grâce à la persuasion du ministre Jules Moch le bateau *Europa* remis par les Allemands aux Etats-Unis comme dommages de guerre. Cet ancien Ruban bleu allemand a coulé dans le port du Havre à cause d'une tempête et il a été victime d'un incendie. Il est magnifiquement restauré, rebaptisé *Liberté* et remis en service sur la ligne Le Havre-New York associé à un autre magnifique transatlantique : l'*Île de France*.

Les Pays-Bas restaurent le *Nieuw-Amsterdam* pour en faire le fleuron de leur flotte et les Allemands reconstruisent le paquebot français *Pasteur* qui prend le nom de *Bremen*. Quant aux Italiens, ils lancent l'*Andréa Doria* en 1953 mais ce paquebot théoriquement insubmersible lui aussi, coulera tragiquement trois ans plus tard seulement le 25 juillet 1956 à l'approche de New York. Dans le brouillard et malgré les radars qui avaient bien visualisé les trajectoires des deux navires, se produit une collision avec un brise-glace. La proue redoutable du *Stockholm* endommage de façon tellement importante le paquebot qu'il est très difficile de mettre à la mer les canots de sauvetage. La majorité des passagers est sauvée par le « Saint-Bernard des mers », l'*Île de France* qui s'est dérouteré. On déplore 52 disparus.

Les avis sont partagés sur la finition et la décoration du SS *United States*, tenant du record de vitesse des traversées de l'Atlantique à partir de 1952.

Certains passagers lui reprochent son esthétique et son absence de confort mais il a ses fidèles comme le duc et la duchesse de Windsor. Ce bateau a été conçu pour être fonctionnel. Il est beaucoup moins large que le

Queen Mary mais cela lui permet de franchir le canal de Panama. Il bénéficie de normes de sécurité maximales, grâce à l'existence d'un grand nombre de compartiments étanches. Dans la perspective d'une utilisation en temps de guerre, il est conçu pour résister à des attaques par n'importe quel temps. Ses ingénieurs ont prévu un système de propulsion de dépannage avec une chaudière indépendante et deux hélices supplémentaires pour pallier à la défaillance de la turbine principale. La coque aussi apparaît révolutionnaire : en aluminium pour alléger au maximum le bateau et pour filer plus rapidement en cas d'attaque. D'où cette vitesse et cette longue suprématie du dernier des Ruban bleu monocoques.

Entre 1950 et 1960 les compagnies maritimes du monde entier retrouvent la voie du succès. De nouveau, elles doivent répondre à la demande d'une clientèle haut de gamme tout autant qu'à celle de la classe touriste. Une compagnie stoppe la construction de deux cargos pour les transformer en paquebots destinés majoritairement à la classe touriste avec 845 passagers dans cette classe pour seulement 39 en première. C'est le retour au paquebot démocratique de l'ingénieur Charles-Roux, concept repris par les compagnies concurrentes. Dans le même temps il faut répondre à la demande de nouvelles lignes vers l'Afrique du Sud, l'Australie et la Nouvelle-Zélande et à de nouvelles vagues d'immigration à partir de l'Europe.

Cette embellie ne dure pas. Les Boeing 707 permettent à partir de 1958 la traversée de l'Atlantique en six heures. 7 ans plus tard 95 % de ce trafic est assuré par voie aérienne.

Des chantiers navals poursuivent néanmoins la construction de paquebots de luxe. En Italie l'*Andrea Doria* est remplacé par le *Leonardo da Vinci* en 1958 et partout de nombreux paquebots de croisière voient le jour car on n'imagine pas la part que prendra l'avion dans le transport des passagers.

Ne m'appellez plus jamais *France*

C'est dans ce climat de prospérité économique mondiale avec un pétrole à bon marché favorisant le développement des transports que le paquebot *France* commence sa carrière. Comme d'autres paquebots avant lui, mais de façon de plus en plus clairement affirmée, le *France* est un point de rencontre pour le gratin de la société : artistes du cinéma, hommes d'affaires, du showbiz et de la politique dans une ambiance de gaieté, de bonnes manières et d'élégance.

Après les formalités douanières, les passagers empruntaient la coupée entourés d'une double haie de mousses en tenue d'apparat. Ils gagnaient leur cabine et pendant que madame déballait les valises monsieur se dépêchait de réserver au restaurant une table si possible pour deux personnes en sachant que ce serait rarement possible. Il fallait toute l'expérience des maîtres d'hôtel pour composer des tables de 6 ou 8, en respectant l'âge et la langue des convives parmi une foule de critères et pour parfois en changer la composition en cours de traversée. Un jour, l'un d'eux commet l'imprudence de placer ensemble des Irlandais catholiques et protestants alors que le conflit fait rage sur leur île...

Pendant que l'on s'installe à bord, les remorqueurs sont en action. Les falaises s'éloignent. Le titan s'élance vers la haute mer à la vitesse de 30 nœuds se dirigeant vers Southampton pour prendre d'autres passagers. On écoute la radio et on capte la télévision tant que l'on n'est pas trop éloigné des côtes françaises. Les cabines sont sonorisées avec une chaîne musicale classique et une chaîne de variétés. L'usage du téléphone reste possible pendant toute la traversée. En comparaison de ses prédécesseurs, le *France* est beaucoup mieux insonorisé et climatisé. Toutes les salles de bains sont en dépression pour éviter les odeurs.

La décoration intérieure est résolument moderne.

Les chiens n'ont pas été oubliés avec un chenil et, à proximité de celui-ci, le mobilier urbain traditionnellement dédié à la gent canine, pour être plus précis, un lampadaire pour les chiens français et, pour les toutous américains, l'équivalent sous forme d'une borne à eau.

Pour passer le temps, on peut se diriger vers la piscine, y faire quelques brasses ou utiliser les salons de massage et de thalassothérapie voisins. Les sportifs peuvent s'adonner au ball-trap, au tennis de table, au squash. Pour le shopping rien ne manque, du moins dans la catégorie des parfums de luxe et de l'habillement. Pour la lecture, certains choisiront un livre à la bibliothèque, d'autres le journal spécial rédigé et imprimé à bord, fort utile en l'absence de radio et de télévision. A 11 heures, le personnel distribue aux passagers un bouillon de viande, mal surnommé le bouillon de 11 heures, destiné non pas à tuer la belle-mère mais à apaiser l'appétit décuplé par le vent du large. Mais beaucoup préfèrent gagner l'un des nombreux bars pour attaquer un apéritif plus alcoolisé et nouer des relations à développer pendant ce voyage de quatre ou cinq jours.

Les enfants disposent d'un bar sans alcool, d'un club comportant des salles de jeux avec bowling et flippers.

▼ Ping-pong à bord du paquebot *France* (CGT 1962-1977).

Auteur : Anonyme

©Collection French Line.



▼ Cuisines à bord du paquebot *France* (CGT 1962-1977).

Auteur : Anonyme

©Collection French Line.



▲ Passagère et son chien dans l'aménagement extérieur du chenil du paquebot *France* (CGT 1962-1977).

Auteur : Anonyme

©Collection French Line.



▲ Jeux de palets sur le pont des embarcations du paquebot *France* (CGT 1962-1977).

Auteur : Anonyme

©Collection French Line.

Les champions olympiques de ski
à bord du paquebot *France*
(CGT 1962-1977), Guy Périllat,
Marielle Goitschel,
Jean-Claude Killy et Léo Lacroix
avec Anouk Aimée et son mari,
Pierre Barouh.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►



Juliette Greco à bord du paquebot
France (CGT 1962-1977),
le 6 février 1962, lors du voyage
inaugural du paquebot.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►



Eric Tabarly à la barre
du paquebot *France*
(CGT 1962-1977) en juillet 1964.
Auteur : Anonyme
©Collection French Line. ►



Il vient de remporter la Transat en
solitaire dans le sens Est-Ouest et
regagne la France en paquebot.

A 13 heures, rassemblement des troupes dans l'une des deux immenses salles à manger, chacun selon sa classe pour la bataille des papilles. Une armée de maîtres d'hôtel vole au secours du bleu, le croisiériste novice, lui faisant parcourir plus aisément les menus, afin qu'il fasse un choix judicieux parmi tant de possibles. Pendant les premières années du *France*, la commande d'un plat ne figurant pas au menu sera éventuellement acceptée et ce sont 1 500 à 2 000 commandes qui seront passées en cuisine, la plus grande du monde à l'époque se murmure-t-on. Là, quelques 150 artisans prestigieux se lancent ensemble dans cette bataille remportée à chaque fois mais non sans courage et avec le recours indispensable d'une formidable intendance.

Qu'on en juge. Parmi cette cavalerie de légende, 60 toques blanches, 15 bouchers pour découper la viande, des poissonniers attachés à la cuisson de centaines de soles, des cavistes, des boulangers et des pâtisseries capables de sortir chaque jour 2 000 croissants et 1 500 pâtisseries, unissaient leurs forces pour satisfaire leur compagnie et ses clients en évitant de proposer deux fois le même plat en 5 jours de traversée.

Les généraux de cette armée étaient seuls maîtres à bord de leur cuisine, une cuisine-usine à plaisirs. Ils pouvaient, dit-on, débarquer sans explication tel aide qui n'avait pas donné satisfaction.

Nombreux sont les candidats désireux de prendre place à la table du commandant (on y déguste du caviar sur une montagne de glace) : seuls quelques dizaines d'élus pour le cocktail du commandant au salon Monaco, encore moins à sa table et là aussi, il faut ménager les susceptibilités de ce beau monde.

Loin de tout ce faste, on peut fort bien choisir un menu ordinaire sans rater sa traversée en se concentrant sur d'autres plaisirs, les sports, le cinéma et le soir, les spectacles et les jeux.

L'entraînement au golf est très apprécié. Les passagers le pratiquent avec un professeur à l'arrière du pont promenade avec une cible.

Les jeux de ponts sont les plus appréciés car ils font rire et permettent de se connaître: partie de palets, partie de chevaux, non pas les petits chevaux posés sur une table mais un jeu d'argent mettant en scène des chevaux factices posés sur le pont et faisant office de tiercé, jeu de quilles, tir aux pigeons d'argile quand le vent n'est pas trop fort, course en sac, tir à la corde, deck tennis qui se joue sans raquette, tennis de table, bowling...

Depuis la fin du XIX^e siècle, les loisirs à bord n'ont cessé de se développer et de faire la différence entre les compagnies. Comme les journées sont

longues en mer, il faut s'efforcer de multiplier les distractions. De plus, le déplacement étant réduit à bord, il est bon d'avoir un peu d'activité physique.

Comme sur les autres grands paquebots, chaque classe dispose de sa piscine et de son gymnase.

Les soirées de gala rassemblent plusieurs centaines d'invités pour des représentations dignes des meilleures salles d'opéra ou de music-hall.

Tous les soirs, c'est la fête. Des personnalités du music-hall sont très souvent à bord. On leur propose le micro. Ils ne se font pas prier, tel Fernandel pour interpréter quelques chansons et faire rire ou rêver.

Pour éviter aux passagers habituels du *France* de se lasser, il faut à chaque traversée de nouvelles vedettes, chansonniers, troupes de danse, acrobates. Il faut par-dessus tout veiller à garder une ambiance typiquement française et de bon goût capable de faire revenir à bord la clientèle composée à forte majorité d'Américains.

C'est le style Transat. Pour des raisons diverses en particulier juridiques, les jeux de hasard et les casinos sont interdits comme sur les autres paquebots français. A la Cunard, en revanche, on considère que les casinos attirent la clientèle.

Roulette et machines à sous feront leur apparition sur le *Norway*, nom donné au *France* après sa refonte.

Par gros temps, le *France* se comportait beaucoup mieux que ses aînés grâce à deux paires d'ailerons stabilisateurs évitant le roulis. En revanche il pouvait comme les autres être victime de tangage, car on ne peut empêcher un navire de se soulever vers l'avant ou l'arrière. Et le mal de mer qui provient du tangage était de nature à gâcher la fête pour certains malgré la présence de deux médecins et de cinq infirmières sans compter l'aide fréquente et bénévole des membres du corps médical souvent présents à bord. Il est ainsi arrivé que des chirurgiens pratiquent en urgence une intervention.

De banals troubles digestifs liés à la gourmandise étaient le « pain quotidien » du service médical.

En fin de journée, les jeux de société attiraient et amusaient un public fidèle autant que diversifié et il était cocasse de voir des milliardaires jouer comme des bambins aux chevaux et aux jeux les plus simples pour gagner quelques francs ou dollars. Quand les dés et les cartes étaient absents, on pariait. En particulier sur l'âge du capitaine, un classique.

Roger Régoudy, dans son histoire de 13 années au service de *France* comme chef de réception raconte les aventures auxquelles il lui a été donné d'assister. Lors de la première croisière qui devait débarquer M^{me} de Gaulle, la marraine du *France*, à la première escale aux îles Canaries, ce fut un baptême du feu d'ennuis diplomatiques lorsqu'il se vit coincé dans l'ascenseur en compagnie de la présidente et de son fils. Le ministre des transports Robert Buron devait également s'éclipser dès la première escale pour rencontrer les dirigeants du FLN et tenter de mettre fin à la guerre d'Algérie. Le risque d'attentat existait. L'incident de la brève panne d'ascenseur passa inaperçu fort heureusement car les nombreux invités et observateurs surveillaient la moindre bavure qui pouvait ternir l'image du *France*.

Roger Régoudy passe en revue les souvenirs que lui ont laissé quelques personnalités : *« je revois certaines grandes vedettes de l'écran : Alain Delon et Richard Widmark, spécialistes des rôles de durs au cinéma qui semblent les plus paisibles et les plus effacés de nos passagers, Richard Burton qui lors du débarquement au Havre fit des prodiges pour dissimuler aux journalistes la jeune et adorable personne avec laquelle il voyageait, Sylvie Vartan et Johnny Hallyday en amoureux, le spirituel Peter Ustinov et l'extravagant Michel Polnareff, Jane Fonda et Vadim, l'aimable Jacques Monod »*.

Une vedette d'une autre époque voyagea sur le *France*: la Joconde qu'André Malraux avait confiée pour une exposition à M^{me} Kennedy.

« J'ai eu la chance de rencontrer au cours de ma carrière des grands maîtres de la sculpture comme Giacometti, des peintres comme Marc Chagall, le dessinateur Uderzo, les plus grands champions, le navigateur Éric Tabarly qui, après avoir traversé l'Atlantique sur son Pen Duik revenait avec nous, les skieurs Léo Lacroix, Marielle Goitschell, Jean-Claude Killy, Guy Périllat de retour du Chili avec leur moisson de médailles. Le champion des champions, Eddy Barclay, dilettante de la beauté et des affaires. Je crois pouvoir me rappeler que Tino Rossi nous susurra une de ses tendres mélodies. Je revois nettement Johnny Hallyday avant d'entrer en scène, frottant énergiquement le bout de ses chaussures sur le bas de son pantalon pour les faire briller »

*« Quand arrivait l'heure de la danse, les 21 musiciens des orchestres se déchaînaient et les couples s'élançaient sur les pistes. La moyenne d'âge était assez élevée. On n'a pas toujours une fortune en venant monde et la plupart des passagers avaient dû attendre pendant de nombreuses années avant de pouvoir s'offrir un voyage sur le *France*. Aussi, les danseurs étaient-ils grisonnants et les danseuses un peu alourdies par les ans. Nous nous efforcions de leur rendre l'entrain et les jambes de leurs 20 ans, de mettre jeunes et moins jeunes au même diapason. Nous variions pour cela les jeux et les cotillons, en les faisant passer d'une farandole endiablée à la danse de la statue, à la balle au front.*

Sous les lumières du grand salon les riches toilettes, l'éclat des bijoux, les manières raffinées de cette société de choix, les serpentins qui voltigeaient autour des lustres, la qualité des orchestres et du service, créaient une atmosphère d'élégance et de gaieté de bon aloi qui ne commençait à baisser d'intensité qu'après minuit. On regagnait les cabines vers une heure du matin mais il y avait des inlassables ou les oiseaux nocturnes qui terminaient la nuit aux cabarets de l'Atlantique. Après avoir puisé des forces nouvelles dans une soupe à l'oignon ces couples infatigables dansaient jusqu'à l'aube. Et il n'était pas rare qu'en reprenant mon service, le lendemain matin, je croise dans les coursives des joyeux fêtards couverts de confettis. »

De quel public était formée la clientèle du *France* ? D'une majorité d'Américains, 80 % des passagers étant de cette nationalité, confirme Roger Régoudy.

Des vedettes de réputation internationale mais aussi des gens simples. Ces hommes et ces femmes de toutes opinions et de tout bord s'y côtoyaient pendant quelques jours à la recherche d'une ambiance unique. Partout le paquebot *France* semble avoir reçu un accueil triomphal même lorsque les circonstances de l'actualité ne s'y prêtaient pas. On peut citer l'exemple d'une escale en Nouvelle-Zélande alors que la France venait de procéder à un essai nucléaire dans l'atoll de Mururoa. Alors que la presse de ce pays se déchaînait, l'accueil par la population à Auckland était une fois de plus un succès. Le *France* était une vitrine de notre pays et aurait dû longtemps poursuivre sa carrière et sa mission.

La traversée de l'Atlantique afficha complet pendant un an. Rapidement l'affluence baissa au profit du trafic aérien. Il fallait se reconvertir vers les croisières mais le bateau n'avait pas été conçu pour débarquer ses passagers dans des petits ports. D'autre part, le prix du fioul se montra un obstacle insurmontable. Car ce qui coûtait le plus cher, ce n'était pas la nourriture mais les frais de personnel et le carburant.

Les grèves du personnel prirent un tour tragique lorsque fut prise la décision d'arrêter l'exploitation. Les solutions étaient pourtant connues : en particulier aménager de façon différente et plus rentable la totalité des cabines. Ce fut fait et ce fut rentable mais entre les mains de l'armateur norvégien repreneur. En résumé, les syndicats s'y opposèrent et les gouvernements de Georges Pompidou et de Giscard d'Estaing ne montrèrent aucun empressement à sauver ce digne représentant de l'État français que leur illustre prédécesseur avait tant voulu. Les priorités avaient changé.

Voulant économiser le carburant, le repeneur du *France* supprima deux hélices sur quatre, supprima des turbines afin de ramener la puissance de 160 000 cv à... 30 000 cv. Ce faisant il réduisait la vitesse de moitié, quittant la cour des paquebots rapides qui, dans un passé proche, cherchaient à figurer sur les tablettes du Ruban bleu.

Les cabines de luxe qui étaient trop grandes disparurent. Le personnel fut réduit de 500 personnes, ce qui permit d'embarquer 500 passagers supplémentaires. On embaucha du personnel bon marché d'origine étrangère. C'est ainsi que le bateau fut de nouveau rentable. Toutes ces caractéristiques, on allait les développer dans les paquebots des années 1990. Il est clair que ce n'était plus du tout le même concept que celui du *France* qui était l'ambassadeur itinérant de son pays.

Aucun des paquebots de l'après-guerre n'avait été étudié pour la croisière d'île en île. Ils ne pouvaient s'amarrer dans de nombreux ports des Antilles et il fallut attendre une nouvelle génération d'armateurs et de constructeurs à la fin du xx^e siècle pour que reprenne l'épopée des paquebots et de la construction navale haut de gamme.

Éric Tabarly, inventif et sportif

Des records de traversée entre New York et San Francisco avaient été établis au xix^e siècle par de grands bateaux à voiles, les clippers. Cette compétition lancée elle aussi à des fins commerciales ne dura que vingt ans, très exactement de 1850 à 1870. Les clippers étaient des bateaux rapides dessinés avec une étrave fine destinée à fendre les flots d'où le nom de clipper de l'anglais clip signifiant, entre autres, découper, tailler. Ils avaient un faible tonnage car ils prétendaient embarquer des produits à forte valeur ajoutée comme le thé. Le succès commercial fut inespéré. Le calcul de la vitesse du bateau et la nécessité de battre des records devint rapidement une obsession, exactement comme sur l'Atlantique pour la course au Ruban bleu. En outre, les constructeurs se mirent à faire des paris relayés par la presse. C'est l'époque de la ruée vers l'or. La seule manière de gagner San Francisco proche des mines d'or est le passage par le Cap Horn. Le trajet New York – San Francisco, est baptisée « route de l'or » dont on établit des records officiels. Cette route de l'or perd tout son intérêt du jour au lendemain avec la création de lignes ferroviaires entre la côte Est et la côte Ouest...

Plus tard, on se mit à décerner des records pour plaisanciers adeptes de yachting sur l'Atlantique Nord.

Charly Barr, en 1905 sur une goélette, est le héros d'un record mythique d'Ouest en Est qui devait tenir officiellement soixante-quinze ans. Mais c'est aussi le début de véritables compétitions avec la présence sur la ligne de départ de dix concurrents créant un événement abondamment relayé par les journaux.

Charly Barr n'est pas un inconnu puisqu'il a gagné la coupe de l'Amérique deux ans plus tôt. Dans une mer déchaînée, il mène sa goélette en ayant pris la bonne option et en refusant de réduire la voilure. Il ne casse pas et cela donne une traversée de l'Atlantique en 12 jours 4 heures et 1 minute en monocoque. Il faudra 75 ans et l'arrivée des multicoques pour effacer ce record.



Marc Pajot ▲

En 1980, Eric Tabarly avait fait tomber le record mythique de Charly Barr à bord de son trimaran Paul Ricard avec une traversée de l'Atlantique en dix jours et cinq heures. L'année suivante, en 1981, le navigateur baulois Marc Pajot, ex champion olympique et équipier d'Eric Tabarly assure la traversée en neuf jours et dix heures. Parti le cinq juillet, il touche son but le 14 juillet, jour de la fête nationale à bord de son catamaran Elf-Aquitaine.

Sur son trimaran à foils, le *Paul Ricard*, Éric Tabarly effectue en 1980 les 5 420 km séparant New York au cap Lizard en 10 jours 5 heures 14 minutes. Derrière lui, une longue liste de marins français se frotte avec succès à cette traversée mythique grignotant des heures : Marc Pajot, Patrick Morvan, Loïc Caradec, Philippe Poupon, Serge Madec enfin qui en 1990 affiche une traversée dans le temps de 6 jours 13 heures 3 minutes.

En 2001, l'Américain Steeve Fosset pulvérise ce record qui descend à 4 jours, 17 heures 28 minutes. Steeve Fosset est une machine à records soit en mer à bord de son multicoque *Playstation* soit en avion.

Plus éloignées de l'esprit d'équipe qui soudait les candidats au Ruban bleu, sont les traversées transatlantiques en solitaire. La compétition se joue d'Est en Ouest entre Plymouth et Newport à partir de 1960 puis tous les quatre ans avec un premier vainqueur anglais Francis Chichester puis Éric Tabarly en 1964, Geoffrey Williams en 1968, Alain Colas en 1972, Philip Weld en 1960, Yvon Fauconnier, Philippe Poupon, Michel Desjoyeaux...

En 1964, Tabarly âgé de 32 ans est un militaire, ayant le grade d'enseigne de vaisseau lorsqu'il va donner aux français ce formidable signal de la « ruée vers l'eau ».

Jusqu'alors, la voile est un sport réservé aux millionnaires. A la suite de cette traversée victorieuse de l'Atlantique Nord en solitaire en 27 jours, c'est-à-dire en 1965, à la fin de l'année qui suit cette victoire, la production

de bateaux de plaisance fait en France un bond de 78 %. Sous cet angle, l'engouement du public et les conséquences commerciales positives renouent avec la tradition commerciale du Ruban bleu.

C'est la renaissance des compétitions de voiliers prenant le départ simultanément. Ils vont ainsi affronter les mêmes conditions de traversée. Ce qui n'était presque jamais le cas pour le Ruban bleu.

15 concurrents étaient au départ à Plymouth en 1964. *Pen Duick II* innove dans plusieurs domaines : il est le plus long : 13,6 m hors tout mais il est quand même léger, construit en contreplaqué marine. La vitesse d'un bateau augmente avec sa longueur. Mais un bateau long devient lourd et nécessite une grande surface de voiles difficile à manœuvrer seul (la surface de voiles est en rapport avec le volume d'eau déplacé lié au poids du bateau).

Tabarly est un athlète capable de lancer seul un spi de 85 m². Il innove en expérimentant lui-même ses théories sur ses propres bateaux.

Éric Tabarly voulait ouvrir une voie originale avec la conception de multicoques propres à relancer la course à la vitesse par de nouvelles technologies en particulier celles du foil qui permet au catamaran de sortir de l'eau à grande vitesse.

La fin du siècle voit aussi l'avènement des planches à voiles. Le record de vitesse en planche à voile à 44,66 nœuds est atteint en 1991 aux Saintes Marie de la Mer par le français Thierry Bielack. En Australie à Sandy Point, *Yellow Pages Endeavour*, un engin proche d'un catamaran hisse le record de vitesse absolue à 46,52 nœuds alors que le vent souffle à 19 nœuds. Il s'agit de sprints de quelques dizaines de secondes n'ayant rien à voir avec les grandes compétitions autour du globe. Toutefois, elles ont l'intérêt de stimuler la recherche et de découvrir de nouvelles limites liées à la physique. Les 3,48 nœuds restant à parcourir pour crever le plafond des 50 nœuds vont se montrer plus coriaces que les précédents.

Le Toulousain Sébastien Cattelan avait déjà été chronométré à 49,59 nœuds. Ce pionnier de la vitesse en kit surf, âgé de 32 ans, restera dans les annales comme le premier homme à avoir franchi le 22 septembre 2008 ce que certains appellent le « mur du son de la voile ». Ce toulousain coorganisateur de cette épreuve a effectué 500 mètres à la vitesse de 50,26 nœuds, « *Depuis deux à trois jours, j'avais de la pression sur mes épaules car je savais que vendredi, les conditions allaient être idéales. Dès mon premier run, j'ai réalisé les 50,26 nœuds. J'étais pourtant froid! Il y a 15 jours, j'avais réalisé 50,10*

nœuds mais ils ont été revus à la baisse avec 49,59 nœuds. J'ai repris mon bien. Quelle satisfaction ! », A-t-il confié après cet exploit.

L'exploit a eu lieu en Namibie à Lüderitz, lors d'une compétition qui rassemble les meilleurs du kit surf, une planche à voile dont la voile est un cerf-volant, un engin qui n'est plus tout à fait un bateau.

Le record de vitesse du 6 septembre 2009 de 51,36 nœuds repasse à un Hydroptère.

C'est encore sur le canal de Lüderitz, le 12 octobre 2010 qu'est dépassée en kit surf la vitesse mythique des 100 km/heure soit 54,10 nœuds par le français Alex Caizergues. C'est une moyenne sur les 500 mètres du canal. Pas de controverse, il s'agit d'un record dûment homologué. On est loin de la trouvaille sans jury qui revenait à l'engin le plus rapide sur l'eau, le Ruban bleu...

CONCLUSION

Avec le chemin de fer balbutiant, de grands navires sont apparus pour assurer le transport des hommes et des courriers marquant ainsi le début d'une ère nouvelle de technologie et de transport.

L'Entente Cordiale entre le roi Louis Philippe et la reine Victoria, à partir de 1843, accord renouvelé par leurs successeurs, allait mettre fin à des siècles de conflits entre la France et la Grande Bretagne, éradiquant la piraterie. Le commerce maritime et les transports de passagers s'en trouvant libérés, un avenir radieux s'ouvrait à eux sur l'océan.

C'est en imaginant un transport de masse sur « une ville flottante » que le génial ingénieur anglais Isambard Brunel, d'origine française, lança le premier paquebot géant, le *Great Eastern*, navire à vapeur d'une longueur de 213 m, mû par des hélices et des roues à aubes, prévu pour transporter 4 000 à 5 000 passagers. Jules Verne publia un roman qui en reprit le titre : « Une ville flottante » inspiré par son voyage vers les Etats-Unis à bord de ce navire en avance sur son temps, un projet audacieux devenu un gouffre financier.

Pour bâtir ces villes flottantes, on lança des paquebots de taille plus raisonnable et en petite série, de 2, 3, ou 4 unités (les sisterships) afin de réduire les prix de revient d'études et de conception. La vapeur, l'hélice et les coques métalliques s'imposèrent lentement. On augmenta les rendements des moteurs, leur faisant engloutir moins de carburant, passant du charbon au fuel, puis au gaz.

Parallèlement, la sagesse l'emporta sur la course à la vitesse car cette dernière pouvait être la cause de naufrages avec de nombreuses victimes à l'exemple du *Titanic* et, dans les meilleurs cas, d'une casse absurde. Avant l'invention du radar, les seules armes en cas de brouillard étaient la sonde, la corne de brume et surtout... la réduction de la vitesse.

Mais le rêve de Brunel est aujourd'hui réalité avec des tours de Babel flottantes hébergeant plus de 6 000 êtres humains, mélangeant de nombreuses nationalités, communiquant en anglais.

Dans les siècles précédents, le vent était l'élément moteur des transports sur la mer. « Le vent est gratuit ! » proclamait Lamartine à la tribune du Parlement pour défendre la marine à voile.

Christophe Colomb cherchant une nouvelle route vers les Indes fut le premier de l'histoire moderne à traverser l'océan Atlantique. Les navires de commerce à voile allaient continuer de sillonner les mers pendant des siècles et conserver des partisans. Le nantais Eric Tabarly, avec son *Pen Duick II*, fut le premier français à s'engager avec un esprit de compétition dans une traversée en solitaire au cours d'une course transatlantique britannique. Il franchit la ligne d'arrivée à Newport le 18 juin 1964 devant Francis Chichester qui avait remporté l'édition précédente de 1960. À la suite de cet exploit, l'esprit de la course au large sur l'Atlantique, puis autour du globe, allait redonner sa noblesse à la voile. Éric Tabarly marqua plusieurs générations de navigateurs et de coureurs hauturiers. Ces courses ont un caractère respectueux de l'environnement. Elles ne sont pas commerciales bien que coûteuses et dépendent de sponsors, ces mécènes des temps modernes.

En 2012, un des aventuriers de la voile, le baulois Loïck Péron, avec le Trophée Jules Verne, a bouclé le tour de la planète en un peu plus de 45 jours, soit 29 000 milles à la vitesse moyenne de 29,51 nœuds sur le trimaran « Banque Populaire ». A l'instar des automobiles profitant des 24 heures du Mans et des rallyes automobiles, le navire de demain pourrait-il bénéficier des avancées technologiques des grands multicoques ? Le rêve de voir des paquebots multicoques courir les océans sur de grandes pattes comme des échassiers a fait long feu. Verrons-nous à nouveau des propulsions hybrides, moteur plus voiles ou autres capteurs d'énergie qu'on peut qualifier de gratuite, pour paraphraser Lamartine ?

Ce n'est plus le « Ruban bleu », mais, quoi qu'on en dise, c'est le même esprit et, en tout cas, le même enthousiasme. Il s'agit toujours de traverser les océans le plus vite possible pour satisfaire un public qui, grâce à des médias dont la puissance ne cesse de croître, se passionne, s'informe en direct, au jour le jour, et soutient ses champions.

Comparé par ses inventeurs à une course de lévriers, un hobby typiquement britannique, le Ruban bleu fut à la fin du XIX^e siècle, un formidable coup médiatique, au départ semble-t-il une expression journalistique bien tournée qui fit florès. Les foules occidentales, faute de Coupes du monde, de Tours de France ou de Grands Prix automobiles à

dimension planétaire, s'en emparèrent, assurant une publicité internationale aux compagnies maritimes les plus rapides. La Cunard Line et la White Star Line sont les compagnies qui ont remporté le plus souvent ce prix fictif dépourvu de jury et de règlements écrits.

Le « Ruban bleu » fut une aventure vécue par des hommes passionnés et entrepreneurs qui y ont investi du génie, des moyens financiers considérables et, pour certains, leur vie. Sa conquête fut, comme la conquête de l'espace dans la deuxième moitié du XX^e siècle, un révélateur de rivalité politique, économique et technique des principales puissances mondiales.

Une émigration massive permit l'ouverture de lignes régulières et surtout de pérenniser ces entreprises en assurant leur rentabilité : soixante-douze millions d'Européens ont traversé l'Atlantique entre 1820 et 1930, trente-quatre millions vers les USA, chassés par la misère et fascinés par les Amériques.

Les gouvernements mirent nécessairement la main à la poche sous forme de subventions, après les faillites de tant de compagnies privées dépassées par des enjeux nationaux.

Les compagnies maritimes transatlantiques durent s'adapter aux circonstances du moment et à l'actualité, comme les fréquentes expositions universelles en Europe, ou la prohibition de l'alcool. Mettant à profit cette loi, elles proposaient les boissons interdites à une riche clientèle hors des eaux territoriales américaines, avec bonne chère, activités ludiques et détente.

Il fallut modérer les tarifs et accorder des facilités d'hôtellerie et de transfert en train au départ et à l'arrivée du paquebot.

Tout cela ne mit pas ces compagnies à l'abri des crises économiques et des guerres. Des guerres qui virent les paquebots transformés en hôpitaux militaires autant qu'en transports de troupes au point d'être à l'origine du dernier Ruban Bleu monocoque. Celui-ci fut attribué en 1952 au paquebot *United States* qui avait été imaginé pour transporter, en cas de guerre, 14 000 hommes.

Peu de temps après leur lancement, le *France*, le *United States* et le *Queen Elisabeth* étaient lourdement déficitaires. Ils furent les derniers transatlantiques de prestige traversant régulièrement l'Atlantique à grande vitesse.

Pour communiquer, le courrier traditionnel est infiniment moins intéressant que le téléphone et les courriers électroniques.

Ainsi, le combat pour conquérir le Ruban bleu a cessé faute de combattants!

Les coques des paquebots d'aujourd'hui ne s'allongent plus beaucoup et sont devenues cubiques ou ventrues comme l'étaient celles de certains navires de jadis conçus pour contenir le plus possible de marchandises. Les coques actuelles sont hautes et larges pour acheminer vers le soleil le plus possible de croisiéristes peu pressés.

La vitesse coûte cher en énergie. Pour rester stable et confortable par gros temps, un paquebot doit être long et on ne peut rien contre l'implacable loi de l'hydrodynamique : pour augmenter la vitesse d'un navire de 20 à 30 nœuds c'est-à-dire de 50 %, il faut multiplier la puissance de la machine par plus de 3, c'est-à-dire, en ce qui concerne les paquebots, passer de 30 000 à 100 000 chevaux vapeurs. Nos mastodontes du début de ce siècle y avaient déjà renoncé et il est presque certain que nous ne verrons plus jamais un grand paquebot filer 30 nœuds!

A l'instar des automobiles profitant des 24 heures du Mans et des rallyes automobiles, le navire de demain pourra-t-il bénéficier des avancées technologiques des grands multicoques? Le rêve de voir des paquebots multicoques courir les océans sur de grandes pattes comme des échassiers a fait long feu. Allons nous connaître à nouveau des propulsions hybrides, moteur plus voiles ou autres capteurs d'énergie gratuite?

Le transport aérien et dans l'espace devra aussi satisfaire à des exigences environnementales. Dans le domaine des transports, le message est clair. Il ne s'agit plus de voyager vite comme dans les romans de Jules Verne mais de voyager intelligemment, rapidement ou lentement selon le but, mais au meilleur coût et sans mauvais coups... pour les océans et l'atmosphère.

Le rêve des aventuriers qui est, par nature, à réinventer attend des inventeurs.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier vivement l'association *Mémoire et Savoir Nazairiens* dont les cahiers à thèmes sont disponibles au siège de l'association à Saint-Nazaire, l'association *French Lines* au Havre, les Archives de la ville du Havre, le musée de la Marine à Paris, mes amis Jean Clément pour son pastel représentant le *Normandie* à quai à Saint-Nazaire, Claude Dubois et Roger Halique pour leurs conseils.

BIBLIOGRAPHIE

- AREMORS - *Études et documents sur Saint-Nazaire de 1945 à 1962-1986*
- BAUL, PATRICK - *150 ans de paquebots* - Ed. Coop Breizh - 2012
- BELSER, CHRISTOPHE - *Histoire des chantiers navals à Saint-Nazaire* - Ed. Coop Breizh - 2003.
- BRAUER, LUC - *La base sous marine de Saint-Nazaire* - Guide souvenir - Ed Luc Brauer - 2003
- DOSSAL, PHILIPPE - *Saint-Nazaire, port ouvert sur le monde* - Ed. Ouest France - octobre 2005
- FARRÈRE WOLFF, COLETTE - *À bord du Normandie Cendrars* - Ed. Le Passeur - 2003
- FOX GETTY, ROBERT - *Liners, l'âge d'or des paquebots* - Images Ed. Köneman - 1995
- GUÉRIF, FERNAND - *La marine en bois du Brivet* - Ed. Pierre - 1977
- GUILLOT DE SUDIRAU, BERTRAND - *Une fortune de haute mer* - Ed. Confluences - 1999
- HAUGUEL, FRANÇOIS - PESLIER, PATRICK - PERROY, AYMERIC - *Mémoires de la French Lines*
Ed. PTC 2006
- Normandie* - Ed. Herscher - 1985
- HILLION, DANIEL - *L'Atlantique Nord à toute vapeur* - Ed. Ouest France - 1993
- INSTITUT CULTUREL DE BRETAGNE - *Jules Verne, le monde celtique et la mer* - cahier n° 9 2006
- LAGIER, ROSINE - *Il y a un siècle, les paquebots transatlantiques* - Ed. Ouest France - 2002
- Normandie (en BD)* - Ed Glénat - 2011
- OLIVIER, JEAN PIERRE - VALEToux, PHILIPPE - *Tous les paquebots du monde* - 2004
- OILLIER, FRÉDÉRIC - *Normandie* - Ed. Chasse-marée - 2005
- RÉGOUDY, ROGER - PACAUD, RENÉ - *Quand le Norway s'appelait France* - dossiers de l'histoire
-1980
- RENAUD, ERNEST DU BRICK MAURICE DE NANTES LE 14 SEPTEMBRE, ASSOCIATION ASPOMA -
*Des marins nantais à l'honneur: le sauvetage de 67 passagers et membres d'équipage du S.S. AUSTRALIA
de la Hamburg Amerika line* - Ed. Le phare de misaine -2012
- Saint-Nazaire et la Transat, Mémoire et Savoir nazairiens* - cahier n° 11 2005
- SCARESKEI, MONIQUE - *Il y a un siècle... Nantes* - Ed. Ouest France - 2003
- TROGOFF, JEAN - *La course au Ruban bleu, cent ans de lutte dans l'Atlantique: 1838-1939*
Ed. Paris, société d'éditions géographiques maritimes et coloniales - 1945

Quelques dates et événements : 1000 ans de traversée de l'Atlantique

Certains chiffres sont approximatifs, les caractéristiques des navires pouvant évoluer au cours de leur vie.

Année	Moyen de navigation nombre de passagers équipage	Caractères	Longueur en mètres	Vitesse en noeuds	Durée de la traversée
Vers l'an 1000	Drakkars vikings (campement retrouvé à Terre-Neuve)	Navires à fond plat, à voile unique et rames, légers, poupes et proues identiques fines	10		inconnue
1492	Caraques et Caravelles	Poupes arrondies ou carrées	20		36 j en 1492
1782	Frégate : <i>L'Hermione</i> Plus de 300 hommes 24 à 30 canons	Lafayette rejoint la guerre d'indépendance des USA.	44.20	//	
1819	<i>Le Savannah</i>	1 ^{er} vapeur transatlantique utilisant aussi ses voiles	45	4.8	27 j 18 h
1838	<i>Le Sirius</i> (GB)	Brûle mobilier et mâts pour ne pas utiliser ses voiles	54	8	18 j et 10 h
1838	<i>Le Great Western</i> (GB)	Conçu par Brunel	64	9,6	14j et 17h
1840	<i>Le Britannia</i> C ^{ie} Cunard (GB)	Moqué par Charles Dickens, inconfortable mais rapide		10,72	10 j
1845	<i>Le Great Britain</i> (GB) Passagers : 1100 Equipage : 360	Première coque fer et premier navire à hélice, conçu par Brunel, assez lent	99	11 ?	14j et 21h
1847	<i>L'Union</i> (F)	Éphémère ligne entre Cherbourg et New-York	//	//	14 j
1859	<i>Le Great Eastern</i> (GB) Passagers : 4000 Equipage : 400	Conçu par Brunel, paquebot maudit dès sa construction, admiré de J. Verne mais très lent	210	14 ?	14j et 17h
1854	<i>Arctic</i> (USA) C ^{ie} Collins	Naufrage à Terre-Neuve avec à bord l'épouse et les enfants Collins	//		14j et 17h
1856	<i>Pacific</i> (USA)	Disparaît corps et biens à Terre-Neuve	//		14j et 17h
1856	<i>Persia</i> (GB)	1 ^{er} paquebot de la Cunard avec coque en fer	121	13.5	14j et 17h
1864	<i>Washington</i> (F)	Le 1 ^{er} des 8 paquebots commandés à John Scott. Assure la première ligne régulière de la Transat	106	12	13 j.
1886	<i>La Bretagne</i> Passagers : 1007	Construit pour la Transat au chantier de La Seyne. Aussi rapide que les paquebots britanniques	150	17.5	
1892	<i>La Touraine</i>	Ruban bleu dans les faits	157	21,2	6j et 17h
1886	<i>La Bourgogne</i>	Sistership de <i>La Bretagne</i> . Naufrage au large de Terre-Neuve	150	17.5	
1897	<i>Kaiser Wilhelm Der Grosse</i> (G)	4 cheminées. Turbine à triple expansion	200	22,35 22,89	5j et 19h 5j et 19h
1900	<i>Deutschland</i> (G)	Turbine à quadruple expansion	209	23,51	
1906	<i>La Provence</i> (F)	Surclasse en duel le <i>Deutschland</i>	191	21	
1911	<i>Olympic</i> (GB) C ^{ie} White Star Passagers : 2400	Le Vieux Fidèle (the old faithful), piscine à bord	269	21	

Année	Moyen de navigation nombre de passagers équipage	Caractères	Longueur en mètres	Vitesse en noeuds	Durée de la traversée
1912	<i>Titanic</i> (GB) C ^{ie} White Star Passagers : 2400	Sistership de l' <i>olympic</i> et du <i>Britannic</i>	269		
1907	<i>Lusitania</i> (GB) Passagers : 2335 Equipage : 802	Très rapide avec ses 4 turbines et 4 hélices Torpillé en mai 1915	236	25	
1907	<i>Mauretania</i> (GB) Passagers : 2335 Equipage : 802	4 turbines et 4 hélices détient avec <i>Lusitania</i> le record pendant 22 ans	241	26 à 27	
1922	<i>Le Paris</i> Passagers : 3233 Equipage : 622	L'Aristocrate des mers	234	21,8	
1912	<i>Le France II</i> (F) Passagers : 2226 Equipage : 500	Le Versailles des mers	217	22,8	
1927	<i>Ile de France</i> (F) Passagers : 2308 Equipage : 756	Le Saint Bernard des mers	241	24	
1930	<i>Europa</i> (D) Passagers : 2000 Equipage : 1000	Bulbe d'étrave, première chaudière à fuel	287	27,91	
1935	<i>Rex</i> (I) Passagers : 2308 Equipage : 756	1 ^{er} trophée Hales attribué à un Ruban bleu, coulé par la Royal Air Force en septembre 1944	268	28,92	
1936	<i>Normandie</i> (F) Passagers : 1972 Equipage : 1355	« Le plus beau », quille et coque révolutionnaires, propulsion turboélectrique, incendié à quai	313	30,6	
1936	<i>Queen Mary I</i> (GB)	Transporte plus de 700 000 soldats pendant la guerre, transformé en hôtel et musée à Los Angeles	297	30,9	
1939	<i>Queen Elisabeth I</i> (GB)	Incendié puis coulé à quai à Hong-Kong en 1968	310	31	
1952	<i>United States</i> (USA) désarmé en 1969	Coque aluminium, utilisation du bois prohibée pour la construction	302	35	
1962	<i>Le France III</i> (F)	Climatisation, pas de bois, vendu et transformé en <i>Norway</i> en 1974	316	31	
1969	<i>Queen Elisabeth II</i> (GB)	Désarmé en 2008 pour devenir hôtel flottant à Dubai			
1987	<i>Sovereign of the seas</i>	Paquebot de croisière lent	268	20	
2004	<i>Queen Mary II</i> (GB) Passagers : 2800	Pods. Liaison Europe USA d'avril à décembre, rapide	345	29,3	
2010	<i>Norwegian Epic</i>	Moteur à induction	326	22	

ANNEXES

Annexe I

Isambard Brunel, le petit géant de la construction navale.

Ce britannique tenait son surnom de “petit géant” de sa petite taille d’1,60 m alors qu’il avait révolutionné la traversée de l’Atlantique en imposant la vapeur, la coque métallique et l’hélice.

Excellent mathématicien et ingénieur de talent, il hérite ces qualités de son père français Marc Brunel né en Normandie en 1769. Celui-ci, embarqué volontaire sur les bateaux de Louis XVI, se passionne pour la navigation, perfectionne et invente des instruments de toute sorte avant de se retrouver, à cause de la révolution de 1789, ingénieur de la ville de New York où il découvre les premiers bateaux à vapeur de Fulton. Il termine sa carrière en Angleterre en travaillant à l’édification des premières usines à vapeur. Faute d’une gestion rigoureuse, il connaît la prison pour cause de faillite. Très tôt, son fils l’imite dans le domaine de l’inventivité puis, à grande échelle mais sans connaître la prison, dans celui de la déconfiture financière. Placé par son père dans un collège à Caen puis au lycée Henri IV à Paris, il est admis à l’école polytechnique mais préfère entrer directement dans la vie pratique dès l’âge de 17 ans. Il rejoint son père occupé à réaliser un tunnel de 3 km à Londres sous la Tamise. Le fiston prend rapidement la relève en construisant un pont d’une dimension gigantesque pour l’époque près de Bristol. Il devient, dans un premier temps, ingénieur en chemin de fer et c’est tout naturellement qu’il décide de prolonger la voie ferrée Londres Bristol, port situé sur la façade atlantique, par une ligne maritime régulière afin de relier Londres et New York. Hyperactif, il se dépense sans compter pour réaliser contre vents et marées les ouvrages d’art nécessaire à cette voie ferrée. Simultanément, il impose au monde de traverser l’Atlantique par la seule force de la vapeur. Après l’exploit du *Great Western* en 1838, il échafaude le projet d’un bateau en fer et il est aussi l’un des premiers à avoir compris l’intérêt de l’hélice. Le *Great Britain* est lancé en 1840 avec une coque de presque 100 m de longueur possédant déjà six cloisons étanches, une hélice pesant la bagatelle de 24 tonnes et six chaudières. Mais pour faire avancer ce mastodonte, il doit embarquer 1200 t de charbon. C’est beaucoup trop pour accaparer le record de la traversée qui est tombé dans l’escarcelle de son compatriote anglais Samuel Cunard. Celui-ci caracole en tête de la compétition après avoir préféré des coques en bois de petite taille, la propulsion par roue à aube et voiles et surtout en ayant pris le chemin des subventions gouvernementales accordées pour le transport du courrier. Après plusieurs traversées, le colosse aux pieds d’argile d’Isambard Brunel s’échoue sur une plage au nord de l’Irlande. Il reprend la mer quelques mois plus

tard. Mais la compagnie a perdu tellement d'argent qu'il faut vendre le bateau. Qu'à cela ne tienne, notre ingénieur imagine un monstre capable de faire le tour du monde sans escale. Pour cela il devra emporter 15 000 t de charbon. Ce projet pharaonique trouve une fois de plus des financements. Ce gigantesque paquebot devait s'appeler le *Léviathan* mais sera finalement baptisé *Great Eastern* car il a comme vocation des trajets vers l'est pour satisfaire les besoins d'une forte immigration vers l'Australie.

Il s'agit d'emmener la bagatelle de 5 000 passagers dans les flancs d'un bateau de 200 m de long, véritable ville flottante. Celle-ci inspirera Jules Verne sous forme d'un roman portant ce nom, mais aussi le poète Victor Hugo dans la légende des siècles et de façon plus prosaïque une foule de journalistes qui tournent autour du chantier.

Les commentaires vont bon train entre les admirateurs comme Jules Verne et certains ingénieurs prévoyant que le bateau se cassera au lancement. La réalité sera presque pire : après plusieurs morts lors de la construction du bateau, le lancement est catastrophique le 3 novembre 1857 marqué par la mort de deux ouvriers et l'effondrement des berges du fleuve sous l'effet du lancement. Le bateau est bloqué dans la vase. Il faut trois mois pour le dégager et la société qui finance le projet ne s'en remet pas. Après cette faillite, il faudra encore un an pour trouver de nouveaux financeurs. Le départ est finalement fixé en septembre 1859. Déception : au lieu de 18 nœuds, la vitesse n'est que de 12. On pousse les chaudières. L'une de celles-ci explose, tuant six marins et projetant dans les airs une cheminée qui s'écrase sur le pont et détruit le grand salon. Cette incroyable série de catastrophes achève le génial ingénieur qui a pu assister au fil des années à sa descente aux enfers, reconnaissant quelques mois avant sa mort que, s'il avait pu prévoir la quantité de travail nécessaire, il n'aurait jamais entrepris ce navire. La suite des aventures de sa progéniture n'est pas reluisante avec le naufrage d'un canot se rendant à terre causant la noyade du capitaine en 1860.

On parle de malédiction. C'est une fois de plus le dépôt de bilan. Lors de la première traversée de l'Atlantique 300 passagers au lieu des 5 000 prévus se présentent à l'embarquement. Mais un retard d'appareillage en décourage un grand nombre et la population transportée comportera 418 hommes d'équipage pour seulement 43 passagers dont 8 sont des invités. L'échec est sans appel. La traversée se passe sans encombre, l'arrivée à New York se fait dans l'euphorie mais les visites du bateau dégénèrent en bagarres.

L'affaire ne sera jamais rentable et le bateau est rapidement transformé pour poser des câbles télégraphiques sous-marins. On projette de faire revivre ce paquebot pour qu'il transporte enfin ses passagers vers l'Australie mais c'est alors que le canal de Suez est inauguré. L'énorme carcasse ne peut emprunter le canal qui n'admet que des paquebots de taille plus modeste. Retour à Liverpool où le bateau est immobilisé. Après avoir été aménagé pour des divertissements, il est envoyé à la ferraille. On découvre alors entre deux tôles les squelettes de deux riveteurs qui avaient disparu lors de la construction.

Annexe 2

Récit des naufrages des paquebots britanniques l'Atlantic en 1873, Drummond Castle en 1896 et du paquebot français La Bourgogne en 1898, par Jean Trogoff.

« Construit à Belfast en 1870, l'*Atlantic* jaugeait 5 000 tonneaux et sa vitesse, légèrement inférieure à celle de son sister-ship *Baltic*, détenteur du record, atteignait 15 nœuds. Le 8 mars 1873, commandé par le capitaine Williams et ayant à son bord un millier de personnes, il appareilla de Liverpool pour sa dix-huitième et dernière traversée. Il devait se rendre en droite ligne à New-York, où il était attendu le 16. Mais, estimant que sa provision de charbon ne serait pas suffisante pour atteindre l'entrée de l'Hudson, le capitaine décida d'aller relâcher à Halifax pour y compléter ses soutes. En approchant les dangereux parages qui bordent la Nouvelle Ecosse, il fit augmenter la vitesse pour combattre l'influence des courants. Or, à ce moment, l'*Atlantic* se trouvait à 170 milles du point où le situaient les calculs de son capitaine et marchait à toute allure vers les récifs de l'île de Mars. A minuit, bien que son navire fût à proximité d'une côte qu'il connaissait mal, Williams, avec une insouciance indigne d'un capitaine de navire, quitta la passerelle et descendit au salon où, bien au chaud, son second tenait compagnie à un groupe de passagers de marque.

Soudain un cri parvint aux oreilles de l'officier de quart : Brisants droit devant !... hurlaient les matelots de vigie. Affolé, perdant tout contrôle de lui-même, l'officier, au lieu de donner les ordres que doit dicter, en pareil cas, le plus élémentaire sens marin, laissa courir son navire à toute vitesse vers le danger et s'en fut au salon prévenir le capitaine. Celui-ci bondit sur le pont... Trop tard !... L'*Atlantic* venait de s'éventrer, dans un heurt brutal qui avait subitement arrêté sa course, sur les rochers à fleur d'eau de l'île de Mars.

Mille cris d'horreur et de désespoir s'élevèrent dans la nuit. Passagers et marins, dans une ruée de panique, s'écrasaient aux panneaux d'accès du pont, tandis que dans les coursives, dans les cabines, dans les lits, les faibles, femmes, enfants et vieillards, subissaient l'assaut terrible du flot qui noie. Sur le pont, où les officiers, loin de donner l'exemple du sang-froid, distribuaient des ordres absurdes et souvent contradictoires, les scènes de désordre se déroulaient...

Et soudain, comme une pierre, l'*Atlantic* s'enfonça dans la mer, six minutes exactement après avoir touché. Pendant un temps encore, émergea sa haute mâture, autour de laquelle, agrippés au gréement ou cramponnés à des espars, surnageaient quelque 400 survivants. Ceux-ci furent sauvés et transportés sur les rochers voisins grâce au seul canot que les vagues n'avaient pas emporté et dans lequel, sous prétexte de diriger les opérations de transbordement, le capitaine Williams s'était hissé un des premiers, cependant que 600 personnes, dont un grand nombre de femmes et d'enfants, achevaient d'expirer dans les flancs du transatlantique...

Cette catastrophe eut un grand retentissement dans le monde entier et la conduite du capitaine Williams fut vivement critiquée par les marins de tous les pays et, en premier lieu, par ses compatriotes. La commission d'enquête de Liverpool le condamna à la perte de son commandement pour deux années, tandis qu'elle dégageait complètement la responsabilité de la White Star Line.

La presse britannique consacra des articles passionnés à ce drame de la mer. Toutes les questions furent soulevées et bien des remèdes plus ou moins efficaces furent conseillés pour éviter le retour d'un tel malheur. On mit en avant que la cause la plus fréquente de mise au plein était que, dans le but de gagner du temps, les capitaines n'hésitaient pas à passer trop près des pointes, sans tenir assez compte, dans leurs calculs, de la dérive due aux vents portant à terre ou des courants qu'ils provoquent. Quelques compagnies prirent dès lors l'initiative de fixer les directions à suivre, sur les cartes confiées à leurs capitaines, de manière à ne jamais leur permettre de s'approcher à moins de trois milles d'aucune pointe ou danger. On recommandait également, cela va de soi, de fréquents sondages, surtout par temps de brume, où les observations permettant de veiller à la dérive et de la corriger étaient rendues impossibles. On exigeait enfin que fût perfectionné l'éclairage des côtes et des écueils en augmentant le nombre des phares, fanaux et balises lumineuses.

Toutes ces précautions suggérées en 1873, comme elles l'avaient été avant sans doute, et comme elles le furent encore après, n'empêchèrent pas qu'en 1896 - vingt-trois ans après la perte de l'*Atlantic* - un autre paquebot britannique, le *Drummond Castle*, s'éventra dans des circonstances rigoureusement semblables sur les Pierres Vertes, près d'Ouessant.

Ce navire, de la ligne du cap de Bonne-Espérance, jaugeait 3780 tonneaux. Le 16 juin, aux approches des côtes du Finistère, il trouva de la brume et une mer houleuse. Comme aucune observation n'avait pu être faite, le paquebot navigua à l'estime et la route fut donnée pour passer en vue des feux d'Ouessant, que l'on devait apercevoir dans la soirée du 17. La brume s'épaississant, on actionna la sirène à partir de six heures du soir. A 8 heures, on stoppa sur le banc d'Ouessant, où la sonde accusa une profondeur de 75 brasses. Rassuré et se croyant en bonne route, le capitaine reprit la vitesse de 12 nœuds. Peu après, tandis que se déroulait dans les salons une brillante fête de nuit, on distingua un feu, au loin, dans le brouillard. On le prit pour le phare d'Ouessant et le *Drummond Castle* mit le cap dessus. Or, ce feu n'était autre que celui de l'île Molène, et le paquebot se trouvait encore dans le sud-ouest de cette île. C'était une erreur de 12 milles dans la direction, erreur fatale qui, à 11 heures, conduisit le paquebot en plein sur une roche. Sept minutes après, la carène arrachée dans presque toute sa longueur et tous ses compartiments envahis en un instant par l'eau, le *Drummond Castle* coula à pic.

Un passager et un homme d'équipage furent seuls sauvés par les pêcheurs de Molène.

De l'enquête officielle faite à Londres par le Board of Trade., il résulta que « le navire n'était pas dirigé avec le soin voulu et digne d'un marin. L'accident était dû à ce qu'on n'avait pas tenu un compte suffisant du courant venant de l'est, dont on eût sans doute pu corriger l'influence si le capitaine avait fait un usage plus fréquent du plomb de sonde. Il se fut ainsi aperçu qu'il se trouvait en dedans de la ligne de 65 brasses et non en dehors, comme il le supposait. »

Mais abandonnons les sinistres parages d'Ouessant et remontons légèrement au nord pour retrouver sur la ligne transatlantique, toujours plus nombreux et toujours plus recherchés pour leur confort et leurs qualités nautiques, les paquebots de la French Line.

Devant les progrès considérables réalisés en Grande-Bretagne et en Allemagne (le Norddeutscher Lloyd allait mettre en service sur la ligne Brême-New-York son grand paquebot *Elbe* de 4510 tonnes, 128 mètres de longueur et près de 16 nœuds), la Compagnie Générale Transatlantique résolut, en 1884, d'entreprendre des constructions plus hardies, et prétendit briguer la place d'honneur dans ce domaine où, jusqu'alors, les Britanniques avaient, à leur guise, mené le jeu. L'équipage du *Bourgogne*, matelots et serveurs, comprenait 220 personnes que commandait un officier plein d'expérience et fort distingué, le lieutenant de vaisseau Deloncle, qui, avant de se voir confier *La Bourgogne*, avait conduit brillamment *La Normandie* et *La Champagne*.

Le 2 juillet 1898, en pleine saison d'été, *La Bourgogne* avait quitté New-York à destination du Havre, ayant à son bord 832 personnes, dont 191 passagers de première classe, 125 de deuxième, 296 de troisième.

Au soir du 3 juillet, le navire se trouvait dans les parages de l'île du Sable, près du banc de Terre-Neuve, dans un secteur très fréquenté par des bateaux de toutes sortes, notamment des voiliers de pêche. Dans la nuit, une lourde brume d'été s'étendit sur la mer. Aux premières heures de l'aube, alors que tout reposait encore à bord du paquebot, les hommes de quart ne distinguaient rien à une trentaine de mètres. A travers cette brume qui l'enveloppait comme un suaire, *La Bourgogne* poursuivait sa route, lançant de minute en minute le cri rauque de sa sirène.

Cinq heures. Sous le vent, à quelques brasses, une corne de brume mugit soudain et, dans le même moment, sur tribord, se dessine la silhouette d'un grand voilier courant large droit sur le transatlantique. En l'espace d'un éclair, l'irréparable est accompli : l'abordeur, le voilier anglais *Cromartyshire*, de 3000 tonnes, frappe le paquebot presque perpendiculairement de son étrave par le travers des machines. Son bout-dehors de foc pénètre avec fracas dans la passerelle, blessant grièvement le capitaine Deloncle ; son bossoir, après avoir brisé la baleinière de tribord, entre profondément dans le flanc du navire et y pratique une brèche de 7 mètres de largeur sur 5 mètres de profondeur, par où l'eau s'engouffre à flots dans la chaufferie ; puis dans les compartiments d'arrière.

Déjà, tous les matelots sont sur le pont, attendant des ordres. Les passagers, demis, frissonnant d'angoisse et de froid, débouchent en se bousculant des écoutilles. Malgré sa blessure, le commandant les encourage. Le navire n'est pas en danger immédiat, prétend-il, et s'il peut atteindre l'île du Sable pour s'y échouer, tout le monde sera sauvé.

La Bourgogne reprend sa course aussi vite que le permet l'état des machines, cependant qu'une partie de l'équipage travaille aux pompes d'épuisement. Dans le brouillard, le *Cromartyshire* n'est plus visible, mais on perçoit encore ses coups de sirène qui semblent aussi des appels au secours. Haletante, comme une bête blessée, sa victime tente un suprême effort pour trouver le salut, mais elle sent au côté un poids qui, de plus en plus, ralentit sa marche désespérée. Encore un peu de temps, et le beau transatlantique s'incline du côté de ses plaies béantes, ralentit et enfin s'arrête,

paralysé. L'île du Sable est loin, trop loin... Alors, le capitaine, sentant son bateau perdu, donne ses ordres suprêmes à ses officiers et leur fait ses adieux. Tout espoir envolé, la panique est maintenant à son comble, et dans la confusion se déroulent, comme toujours en pareil cas, des scènes de bravoure et des scènes de cruauté.

L'inclinaison du paquebot atteint rapidement près de 45°, si bien qu'on ne peut mettre à l'eau les embarcations de bâbord, qui reposent sur la carène, tandis qu'à tribord deux d'entre elles sont écrasées par la chute d'une cheminée, au moment où elles glissent à l'eau, chargées de passagers. La lutte pour la vie fait rage ; on se frappe, on s'égorge ; des femmes, des enfants et des vieillards sont étouffés, piétinés.

Et *La Bourgogne*, penche, penche toujours un peu plus... Tandis qu'à l'avant on s'entre-tue pour se procurer des ceintures de sauvetage, au pied de la passerelle, quelques passagers, résignés devant la mort, entourent le commandant Deloncle qui leur prodigue encore des paroles de réconfort. Plus loin, agenouillés sur le pont, trois religieux prient et bénissent ceux qui vont mourir.

Une grande chaloupe, un canot léger et deux radeaux improvisés se sont éloignés et vont à la recherche du *Cromartysire*. Le moment suprême approche... Il y a quarante minutes à peine que la collision s'est produite. Lentement, *La Bourgogne* creuse son tombeau dans la mer. La voix de sa sirène qui n'a cessé de hurler à la mort se fait plus faible et bientôt expire dans un râle déchirant. Le paquebot s'enfonce, cependant que la houle enlève les derniers passagers agrippés aux bastingages et que, sur la passerelle où il a rejoint son banc de commandement, Deloncle, stoïque devant la mort qui monte vers lui avec le flot, songe à sa femme et à ses cinq enfants qui l'attendent en France. Dans le grand remous où s'est abîmée *La Bourgogne*, quelques naufragés surnagent encore à la recherche d'épaves. Ils parviendront à se sauver en se hissant sur la coque d'un canot chaviré. Le *Cromartysire* a recueilli 269 personnes, dont 165 passagers et 104 hommes d'équipage.

88 passagers de première classe, 113 de deuxième, 246 de troisième et 118 matelots, soit 565 personnes, ont disparu. Tous les officiers du pont et de la machine ont péri, comme a péri leur commandant.

Il va sans dire que de vives critiques furent exprimées dans la presse française et étrangère à la suite de cette tragique collision. Les habituelles lamentations s'élevèrent et bien des moyens d'éviter les collisions ou de remédier à leurs effets furent préconisés qui n'étaient pas nouveaux ou apparurent irréalisables. On mit la note sur la nécessité de réglementer les routes à la mer, de manière à détourner les paquebots des parages où l'on rencontre des brumes fréquentes ou des glaces flottantes, descendant l'été, du pôle. On recommandait d'éviter les bancs de Terre Neuve qui, six mois de l'année, sont fréquentés par une véritable flotte de voiliers pêchant la morue. On réclamait que fussent repris les pourparlers échangés à ce sujet, à la conférence de Washington, en 1889, et qui avaient pour but de protéger contre les transatlantiques les quelque vingt mille pêcheurs qui, de la mi-avril à la mi-octobre, pêchaient la morue dans ces parages. L'idée était excellente, évidemment, mais elle posait une question très délicate à résoudre. En effet, si l'on avait neutralisé les bancs de Terre-Neuve, il eût fallu, logiquement, prendre les mêmes mesures pour tous ces lieux de pêche très fréquentés que sont la Manche, la mer du Nord, l'entrée de la baie de New York, etc. Un tel bouleversement dans le trafic maritime ne pouvait guère être envisagé et le vrai remède, après tout, n'était pas là. Il était aux mains des compagnies elles-mêmes. Celles-ci, poussées par les nécessités de la concurrence, laissaient leurs commandants

libres de choisir leur route et leur allure, et ces derniers se faisaient un devoir d'arriver le plus rapidement possible au but de leurs traversées. Par suite, il arrivait qu'enhardis par de longues années de navigation heureuse, les capitaines lançaient leurs navires à toute vitesse dans le brouillard et, pour gagner quelques heures, faisaient courir les plus grands risques aux centaines de vies qui leur étaient confiées.

Dans cet état de choses, les passagers avaient, eux aussi, une part de responsabilité. Alors déjà, ils voulaient aller vite, très vite, quitte à crier bien fort quand arrivait le moindre accident. Dans ce domaine, l'exigence du public n'est pas sur le point de connaître une limite, non plus que cette espèce de folie des grandeurs qui a gagné les compagnies de navigation et les a opposées l'une à l'autre dans un struggle for life implacable où le prestige a trouvé son compte, mais qui n'a pas toujours recherché le bien commun.

Quatorze ans après la perte de *La Bourgogne*, et dans ces mêmes eaux de Terre-Neuve, le paquebot *Titanic*, le roi des mers de l'époque se fracassera sur un iceberg qui eût été évité si, pendant quelques heures, on avait détourné le navire de la route la plus courte... Bien sûr, mais cette route est la meilleure quand un record de vitesse est en jeu et l'apothéose qui est au bout vaut bien que l'on joue avec le danger. ».

Annexe 3

Extrait du Journal de guerre du sous marin allemand, auteur du torpillage du paquebot Lusitania en 1915.

« 7 mai 1915 14 heures. - Droit devant apparaissent les quatre cheminées et les deux mâts d'un vapeur suivant une route perpendiculaire à la nôtre. Il me semble venir du sud-ouest et se diriger sur Galle Head. Nous le reconnaissons comme étant un grand vapeur à passagers.

14 h 05. - Descendu à 11 mètres et donné toute la vitesse pour couper la route au vapeur, espérant qu'il viendra sur tribord pour longer la côte d'Irlande.

14 h 07. - Le paquebot abat sur tribord et se dirige sur Queenstown, rendant possible mon attaque. Augmenté la vitesse jusqu'à 15 heures pour atteindre une position favorable droit devant lui.

15 h 30. - Tiré par tube d'étrave, à 700 mètres (torpille G, réglée à 3 mètres d'immersion), incidence 90°, vitesse estimée du but 22 nœuds. Le coup frappe par tribord, immédiatement en arrière de la passerelle. Il se produit une détonation exceptionnellement forte et un énorme nuage de fumée qui monte bien au-dessus de la première cheminée. Après l'explosion de la torpille, il a dû s'en produire une seconde (chaudière, charbon ou poudre?). Les superstructures et le pont au-dessus du point frappé sont déchiquetés. Un incendie s'allume, environnant de fumée la passerelle supérieure.

Le navire stoppe immédiatement et donne une forte bande à tribord, tandis que son avant s'enfoncé sérieusement. Il paraît être en danger de chavirer d'un instant à l'autre. Une grande confusion règne bientôt à son bord; on dégage les canots et on en met une partie à l'eau. Au cours de cette opération, les gens du bord ont dû perdre la tête. A plusieurs reprises, les palans n'étant pas filés également, des embarcations remplies de monde sont précipitées à la mer et coulent immédiatement. On ne réussit à dégager que quelques canots à bâbord, à cause de la gêne qui s'est encore accentuée. Les ponts éclatent sous la pression de l'air.

J'aperçois à l'avant le nom *Lusitania* en lettres d'or. Les cheminées étaient peintes en noir. Aucun pavillon n'était hissé à l'arrière. Le paquebot courait à une vitesse de 20 nœuds.

15 h 25. - Comme il m'apparaît que le bâtiment n'en a plus pour longtemps à rester à flot, je plonge à 24 mètres et je pique au large. Je n'aurais pas pu tirer une seconde torpille dans cette foule de personnes qui cherchaient à se sauver...

16 h 15. - Remonté à 11 mètres et hissé le périscope. Très loin derrière, un certain nombre d'embarcations font force de rames. Du *Lusitania* on ne distingue plus rien.

16h20. - Nouvelle observation. Aperçu, bâbord devant ; grand vapeur se dirigeant sur Fastnet Rock. Manœuvré à pleine vitesse pour l'attaquer au tube arrière.

Fait feu du tube arrière... La torpille manque... 17h15. - Descendu à 24 mètres et continué vers le large. A l'horizon on voit les fumées de six grands navires. Il est étonnant que le trafic soit aussi intense dans ces parages, aujourd'hui notamment, vu que deux grands navires ont été coulés hier dans le sud du canal St-Georges. Je ne comprends pas, en tout cas, que le *Lusitania* n'ait pas été détourné par le canal du Nord. »

Annexe 4

Récit de Charles Dickens, romancier anglais de sa traversée de l'atlantique en 1842 à bord du Britannia

Dickens relate sa traversée de l'Atlantique sur *Britannia* en des termes peu élogieux : le lévrier des mers est, pour lui, un gigantesque corbillard



Charles Dickens ▲

Je n'oublierai jamais l'étonnement, un quart sérieux, trois-quarts comique avec lequel, ce matin du 3 janvier 1842, j'ouvrais la porte et mis la tête dans une cabine à bord du *Britannia*, paquebot à vapeur de 1200 tonnes de jauge en partance pour Halifax et Boston et transportant le courrier de Sa Majesté. Que la cabine ait été spécialement retenue pour Charles Dickens et Mme, était suffisamment clair même pour mon esprit effrayé, par une très petite note manuscrite annonçant le fait, épinglée sur un couvrepied très plat, couvrant un matelas très mince, étendu comme un emplâtre chirurgical sur une planche des plus inaccessibles. Mais que cette boîte inconfortable, d'apparence profondément repoussante, fût le gracieux petit boudoir tracé de main de maître sur le plan lithographié vernissé suspendu dans le bureau de l'agent en plein centre de Londres, voilà une réalité que je ne pouvais pas, pour l'instant, amener mon esprit à examiner et à comprendre. Avant de descendre dans les entrailles du navire, nous étions passés du pont dans un local long et étroit, assez semblable à un gigantesque corbillard avec des fenêtres de chaque côté. Cette pièce comportait à une extrémité un poêle mélancolique auquel trois ou quatre garçons frileux se chauffaient les mains, tandis que de l'autre côté, s'étirait d'ennui une longue, longue table au-dessus de laquelle un atelier fixé au plafond et garni de verres et d'huiliers, rappelait tristement les lames roulantes et le gros temps. Si le feu consent à brûler, cela arrive quelquefois, nous sommes assez joyeux. S'il ne veut rien savoir, nous nous faisons les uns aux autres la remarque qu'il fait très froid, nous nous frottons les mains, nous nous couvrons de vêtements et de manteaux et nous nous étendons pour dormir, converser ou lire jusqu'à l'heure du dîner.

Annexe 5

La carrière d'armateur bordelais de François Bonnaffé racontée par Edmond son arrière-petit-fils, natif du Havre :

« En 1740, arrivait à Bordeaux un jeune homme de bonne mine, à l'œil vif et intelligent; il était accompagné de son père qui désirait le présenter chez un des premiers courtiers de commerce de la ville pour y faire son apprentissage. Ce jeune homme s'appelait François Bonnaffé, il avait 17 ans. Il venait de Lacaune, juché comme un nid d'aigle en pleine montagne, sur le versant sud-ouest des Cévennes. Admis chez le courtier bordelais aux conditions ordinaires, 300 livres par an pour l'apprentissage, la nourriture, logement, François se mit résolument au travail. Il ne devait compter que sur lui-même pour faire son avenir mais il avait l'esprit droit, une probité scrupuleuse, une activité à toute épreuve et le génie des affaires. Il était sûr de réussir.

L'apprentissage terminé il débuta modestement, tâtant le terrain, cherchant à se créer une clientèle, complétant son éducation par l'étude comparée des marchandises de qualité et d'origines diverses, et se faisant peu à peu la réputation d'un excellent connaisseur.

Bientôt le cercle de ses affaires s'agrandit. Il s'occupa de pacotille, d'assurance, d'armement à Terre-Neuve, à la Guadeloupe, à la Martinique, à Saint-Domingue. En même temps il faisait venir des Cévennes son plus jeune frère Marc pour étudier le commerce sous sa direction et le seconder dans ses affaires.

Dès lors l'armateur a sa place marquée dans le haut commerce bordelais. Il organise un vaste système de relations avec les principaux marchés de l'Europe et de l'Amérique pour l'éclairer dans son activité, achète des navires, en fait construire pour son compte, fonde un comptoir à Saint-Domingue pour recevoir ses navires, en vendre la cargaison et pour faire le retour en marchandises expédiées par navires isolés et par convois. La France est en lutte avec l'Angleterre, les croiseurs ennemis font une guerre acharnée aux bâtiments de commerce français. Mais le péril au lieu de paralyser les bordelais, imprime une activité nouvelle. Bonnaffé se distingue parmi les plus entreprenants. Ses navires portant jusqu'à 24 pièces de canon étaient si bons marcheurs qu'on les choisissait comme éclaireurs dans les convois. Ils passaient sans assurance à une époque où la prime d'assurance pouvait représenter 25 % du prix de la cargaison. Un témoin raconte s'être trouvé à Port-au-Prince avec 31 bâtiments sous le pavillon de François Bonnaffé. L'habile armateur avait le coup d'œil sûr, la décision rapide et du bonheur. Ses compatriotes qui ont toujours aimé les sobriquets le surnomment François l'heureux.

Les deux fils de François, Étienne et Jean firent leur éducation en Suisse, puis entrèrent dans les bureaux de leur père en attendant le moment favorable pour entreprendre le voyage traditionnel en Europe. Au XVIII^e siècle comme aux XVII^e et au XVI^e, un voyage à l'étranger formait le complément obligé d'une éducation libérale. Les fils de grands

seigneurs de même que les fils de négociants et de bourgeois allaient s'instruire par le spectacle des monuments et des usages étrangers. Ils rédigeaient souvent des mémoires qui faisaient connaître à leurs parents le profit qu'ils avaient tiré de leur voyage.

On ne possède que le résumé beaucoup trop sommaire de ce voyage.

La profession d'armateur était la plus considérée à Bordeaux. François Bonnaffé l'appréciait si bien qu'il ne voulut jamais changer d'état en achetant une charge qui lui aurait fait acquérir des privilèges. Des charges qu'on appelait des savonnettes à vilain, si recherchées parce qu'elles conféraient des jouissances d'amour-propre.

Depuis un demi-siècle, Bordeaux avait décuplé sa fortune. L'excellente situation du port, son trafic de vin et d'eau-de-vie, le développement exceptionnel de ses armements pour les colonies, sa prospérité toujours croissante en faisait la première cité maritime de la France et l'une des plus commerçantes de l'Europe. Elle comptait déjà 150 000 habitants. Partout on bâtissait des hôtels magnifiques. Le commerce des colonies et surtout celui de Saint-Domingue, dit un historien de Bordeaux, était la source de richesses telles qu'elles ne trouvaient pas d'autres placements que la construction de maisons. Une ville neuve, élégante, s'élevait à côté de l'ancienne cité.

Sur 800 négociants armateurs banquiers on en comptait une soixantaine dont la fortune dépassait plusieurs millions de livres. C'est à eux que Bordeaux doit sa splendeur et sa prospérité. Parmi les négociants français de la ville Bonnaffé était l'un des plus riches, sinon le plus riche. Bienfaiteur de ses amis et de sa famille et la main toujours ouverte il faisait le plus noble usage de sa grande fortune s'intéressant aux idées nouvelles et finançant des expériences comme un départ de Montgolfières mais sans faste et sans tapage. Sa vie est simple, sa maison montée sur un grand pied mais sévèrement tenue. Sa toilette élégante est d'une correction irréprochable. Invariablement vêtu de velours de soie, la perruque frisée et poudrée, avec jabot et manchettes de dentelle il se rendait à la bourse et essayait les indigos et les cafés après avoir retiré ses gants blancs de sa poche pour ne pas se salir les mains.

Il était leste d'allure, infatigable à la marche et d'un tempérament robuste. Son frère étant devenu sourd et ses fils encore trop jeunes pour le remplacer, il administrait seule sa fortune s'occupant de la construction et de la réparation des navires, des loyers et des réparations de ses 23 maisons et de la gestion de ses domaines.

La révolution porta un coup terrible au commerce bordelais. François Bonnaffé ne songea pas convertir son portefeuille en papier sur l'étranger et répugna à acheter des biens d'Eglise ou d'émigrés. Il crut au remboursement en espèces des assignats. Ses illusions ne furent pas de longue durée.

L'insurrection de Saint-Domingue ruina rapidement de fond en comble le commerce avec cette colonie. Les maisons les plus considérables de Bordeaux étaient compromises. Enfin Bonnaffé et quelques-uns de ses confrères se réunirent pour émettre 12 millions en billets solidaires revêtus des premières signatures de la place. Il fallut plaider et perdre des procès. Cette malheureuse affaire a coûté plus de 3 millions de livres avec des procès qui ont duré 20 ans. Les assignats ont réduit son immense fortune des 7/8 de sa valeur.

À ces désastres qui se succédaient avec une rapidité foudroyante venaient se joindre les inquiétudes de chaque jour dans un temps où la guillotine se dressait en permanence. Arrivé à 70 ans, usé par le travail et détaché des affaires depuis la mort de sa femme il

assista à l'orage qui démembra sa fortune et renversa les maisons les plus anciennes et les plus solides de Bordeaux... »

Dans une histoire de Bordeaux p 543 Camille Julian résume sa vie en écrivant qu'« il aimait le commerce et rien que lui seul: il ne voulut jamais acheter une charge de l'Etat. Sa vie fut exempte d'orgueils et de folles prodigalités » Ses prodigalités, il les réserva à sa famille, à sa ville natale de Lacaune et aux habitants de Bordeaux pendant la révolution de sorte que cette ville le mit à l'honneur en donnant son nom à une rue du centre-ville, en souvenir de son attitude généreuse pendant la révolution.

Annexe 6

Les origines écossaises de la navale nazairienne

texte de Hubert CHÉMEREAU

publié dans la revue Place Publique de janvier 2013

En 1862, John Scott, jeune ingénieur venu d'Écosse créait ex nihilo à Saint-Nazaire un chantier naval d'où seraient lancés de nombreux paquebots. Sa naissance nous rappelle que déjà au XIX^e siècle, l'histoire de la construction navale n'était pas un long fleuve tranquille.

Il y a juste 150 ans, Jules Duclos immortalisait l'émergence de l'industrie navale à Saint-Nazaire. Le photographe installé à Quimper fait alors une tournée des côtes sud de la Bretagne pour mettre en boîte les grands travaux et installations industrielles qui se multiplient en ces années 1860. La seule photographie du chantier Scott qui est parvenue jusqu'à nous est conservée au Musée de Bretagne à Rennes. À la vue de ce document exceptionnel qui date du début de l'année 1863, on est saisi par la rapidité de la mise en route de l'entreprise du jeune ingénieur écossais. Sur la photographie prise au début de l'année 1863 par Jules Duclos, on voit un chantier en pleine activité avec déjà trois navires sur cales. Sur la base de plans écossais, le chantier nazairien est sorti de terre en seulement quelques mois sous la direction énergique de John Scott.

John Scott est un personnage hors du commun qui aurait pu inspirer un grand amoureux de l'Écosse, le Nantais Jules Verne. Le brillant ingénieur est issu d'une grande dynastie de constructeurs de navires installée depuis 1711 à Greenock, port situé à l'embouchure de la Clyde sur la côte ouest de l'Écosse. Pour célébrer le tri-centenaire de la dynastie des Scott, le McLean Museum de Greenock a présenté en 2011 une grande exposition retraçant cette aventure industrielle. En 1851, John Scott, âgé de 21 ans, est associé par son père au chantier familial et devient très vite un spécialiste de la propulsion marine en améliorant la performances des chaudières des navires. La Clyde est au coeur du boom industriel britannique avec une cohorte de grands ingénieurs passés maîtres dans la propulsion à vapeur et la construction métallique des plus grands navires de l'époque. Cette aventure technique a débuté au cours du XVIII^e siècle avec James Watt, né à Greenock en 1736. L'intérêt pour la propulsion à vapeur et la poursuite de l'invention de la machine à vapeur de Watt conduisit la maison Scott à la création expérimentale de divers bateaux à vapeur sur la Clyde. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, l'ensemble des chantiers navals de la Clyde allait produire 50 % du tonnage mondial.

Le retard français

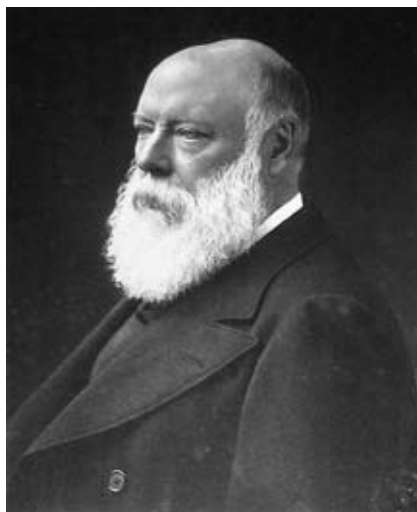
L'introduction des bateaux à vapeur en fer a ouvert de grandes perspectives dans le développement de lignes transatlantiques. La France, très en retard sur ce marché, va réagir sous l'impulsion de Napoléon III. Le 23 janvier 1860, la signature du Traité de libre échange franco-britannique va favoriser le transfert de technologie en matière de construction navale. Dans ses missions de prospections John Scott fréquente régulièrement les bureaux du ministère de la Marine. Arrivé à Londres suite à un séjour dans la capitale française, il confit à son père dans une lettre en date du 9 janvier 1860 conservée précieusement par Nigel Willis, son arrière-petit-fils, que les Français sont favorables à l'importation des moteurs des navires fabriqués en Grande-Bretagne, mais intransigeants sur le principe de construction des coques des navires sur leur territoire. La maison Scott est déjà connue à Paris au ministère de la Marine pour une commande de machines à propulsion pour un navire auxiliaire de la Marine nationale.

Après d'âpres négociations avec l'État français, la compagnie des frères Pereire signe une convention postale dans laquelle elle doit desservir pendant vingt ans des lignes transatlantiques avec New York (à partir du Havre) et avec l'Amérique centrale et les Caraïbes (à partir de Saint-Nazaire). Les frères Pereire s'engagent à construire la moitié de leur flotte à Saint-Nazaire. L'ingénieur lorientais Dupuy de Lôme, directeur des constructions navales au ministère de la Marine, va jouer un rôle de premier plan dans l'introduction de John Scott auprès des frères Pereire. Il connaît bien la maison Scott pour avoir fait quelques années plus tôt un séjour à leur chantier de Greenock afin de parfaire ses connaissances en matière de propulsion marine. Le contrat est conclu entre les frères Pereire et le chantier écossais pour la construction d'un chantier naval sur la presqu'île de Penhoet.

C'est au jeune John Scott, âgé de seulement 32 ans, que Charles C. Scott confie cette mission en tant que fils aîné. Scott va fournir les machines outils et la main-d'oeuvre nécessaire pour la construction de cinq paquebots transatlantiques. L'ingénieur écossais fait venir quinze contremaîtres chargés de former la main-d'oeuvre locale à la construction métallique. Les charpentiers briérons font alors la réputation de la marine en bois du Brivet. Les hommes de la Clyde vont accomplir parfaitement leur mission. En moins de deux années, John Scott aura créé un chantier moderne et mis sur cales quatre paquebots. Au plus fort de son activité, le chantier Scott emploie près de 2000 ouvriers. Le 23 avril 1864, les Nazairiens assistent au lancement de l'*Impératrice Eugénie*, premier paquebot en fer construit dans l'estuaire de la Loire. Au milieu des années 1860, la crise économique touche de plein fouet les compagnies transatlantiques, engendrant un manque de liquidités pour assurer l'activité du chantier de Penhoet. En 1865, les trois premiers liners nazairiens sont livrés à la Compagnie générale transatlantique. En 1866, alors que le cinquième navire rejoint Le Havre, tout semble indiquer que les jours du chantier sont comptés. On assiste à des faillites en cascade dans le monde bancaire et dans le milieu maritime qui lui est alors très lié. Le 25 novembre 1866, la banqueroute du chantier Scott est déclarée.

À Shanghai

Le chantier nazairien, qui sera repris par la Compagnie générale transatlantique, ferme ses portes en 1870. John Scott n'est pas homme à baisser les bras. Voyant la fin proche de son chantier breton, il envoie son jeune frère à Shanghai pour établir une étroite collaboration avec la compagnie Holt & Swire qui va rapidement devenir l'une des entreprises commerciales les plus prospères de tout l'Extrême-Orient. Grâce à l'expérience de Saint-Nazaire, John Scott et son frère se voient confier par la compagnie britannique la tâche de concevoir les plans de construction d'une grande forme de radoub, de cales de lancement et d'ateliers à Hong Kong. À Saint-Nazaire, plus rien ne sera comme avant. En 1881, le site renaît de ses cendres avec la création des Chantiers de la Loire suivie en 1882 par celle des Chantiers de Penhoët. Ces deux chantiers vont être à la pointe des innovations technologiques durant des décennies avant de fusionner en 1955 pour résister à la concurrence asiatique, sous le nom de Chantiers de l'Atlantique. Depuis 2008, le chantier nazairien est sous le pavillon du Coréen STX alors que le chantier Scott de Greenock a disparu il y a trente ans lors du naufrage de la construction navale britannique.



John Scott ingénieur écossais fondateur du premier chantier naval à Saint-Nazaire pour répondre à la commande de la Transat.
Avec l'autorisation de la famille.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	7
PRÉFACE DE PATRICK DEVILLE : Le Roman du Ruban	11
I - UN CONCOURS SANS JURY	13
II - LES PRECURSEURS	21
Christophe Colomb et ses caravelles	21
Le temps des guerres et des pirates	22
Pavillons étrangers contre blocus	25
Une famille d'armateurs	26
Des lignes transatlantiques privées et subventionnées	28
III - LE SIECLE D'OR DU RUBAN BLEU : 1838-1939	35
Déboires sur l'océan	35
Voile ou vapeur, coque métal ou bois, roue à aubes ou hélices	43
Anglais et Américains à la manœuvre	44
Les Allemands mènent la course	47
Les Allemands s'effacent pendant 22 ans	49
Deux lauréats Allemands et un lauréat Italien.	53
Duel courtois entre Français et Anglais de 1936 à 1939	54
A tout seigneur, tout honneur.	54
Vie à bord du plus beau des paquebots	55
Incendie et fin du <i>Normandie</i> à New York en janvier 1942	58
IV - NAUFRAGES SUR L'ATLANTIQUE NORD	71
Les risques	71
Les incendies	73
Les abordages et les naufrages	75
V - LA CONSTRUCTION DES PAQUEBOTS A SAINT-NAZAIRE	79
La marine en bois du Brivet	79
Naissance d'un port	80
Des paquebots démocratiques	85

VI - LES SUCCESSEURS DU RUBAN BLEU	93
Après la guerre mondiale	93
Ne m'appellez plus jamais <i>France</i>	94
Éric Tabarly, inventif et sportif	102
CONCLUSION	107
REMERCIEMENTS	11
BIBLIOGRAPHIE	113
ANNEXES	117
Annexe 1 : Isambard Brunel, le petit géant de la construction navale	117
Annexe 2 : Récit des naufrages des paquebots britanniques l' <i>Atlantic</i> en 1873, <i>Drummond Castle</i> en 1896 et du paquebot français <i>La Bourgogne</i> en 1898, par Jean Trogoff	119
Annexe 3 : Extrait du Journal de guerre du sous marin allemand, auteur du torpillage du paquebot <i>Lusitania</i> en 1915	124
Annexe 4 : Récit de Charles Dickens, romancier anglais de sa traversée de l'Atlantique en 1842 à bord du <i>Britannia</i>	125
Annexe 5 : La carrière d'armateur bordelais de François Bonnaffé racontée par Edmond son arrière-petit-fils, natif du Havre	126
Annexe 6 : Les origines écossaises de la navale nazairienne	129

Achévé d'imprimer
sur les presses numériques
de l'imprimerie Grand Large
44115 HAUTE GOULAINÉ

www.grandlargeimprimerie.com

– Dépôt légal octobre 2013 –