

RÉGIONS

Le Havre célèbre le 150^e anniversaire de la Transat et la gloire passée des paquebots

La fête a commencé le 11 juin dans le port normand, intimement lié à l'histoire de la compagnie. Archives et objets témoins de l'aventure du « France » ou du « Normandie » sont exposés au public

LE HAVRE

de notre envoyé spécial

Le Havre est en fête depuis le 11 juin. Et, comme il se doit pour le grand port normand, les festivités prendront évidemment une tonalité maritime. On va célébrer le 150^e anniversaire de la création d'une compagnie de navigation dont l'histoire, prestigieuse autant qu'agitée, fut intimement liée à celle de la ville.

Le Havre était, en effet, la tête de ligne de la plupart des paquebots de la Transat qui traversaient l'Atlantique chargés d'émigrants ou de stars et le port d'immatriculation d'une majorité de ses cargos sillonnant tous les océans. Créée par les riches banquiers Emile et Isaac Pereire en 1855 pour répondre aux besoins de la révolution industrielle, elle s'appelait, à ses débuts, la Compagnie générale maritime (CGM). Le hasard a voulu que, 140 ans plus tard, devenue depuis longtemps une entreprise

publique et ayant fusionné avec les Messageries maritimes en 1976, elle soit vendue pour une bouchée de pain par l'Etat à un armateur franco-libanais avisé et fortuné, installé à Marseille, Jacques Saadé. Ce dernier est aujourd'hui à la tête d'un groupe particulièrement dynamique qui se situe, dans le secteur du transport par navires porte-conteneurs géants, au 5^e rang mondial. Ce groupe familial, la CMA-CGM, appuie naturellement les célébrations du 150^e anniversaire.

C'est l'association French Lines qui est à l'origine de ces manifestations ne laissant indifférent aucun amoureux de la marine marchande et des paquebots, étant donné ce qu'ont soulevé d'émotions la Transat et toutes les activités commerciales, économiques, culturelles et hôtelières qu'elle a générées. L'association, présidée par Eric Giully, PDG de la CGM entre juillet 1992 et novembre 1995, fête, elle, ses dix ans.

L'une des principales artères du Havre, la rue de Paris, sera le centre des expositions, rencontres, conférences et débats, sur l'histoire et les mutations de la compagnie. Des films rares, voire inédits, seront projetés. Il y aura des concerts. La « révolution » des conteneurs sera expliquée par des experts. Les commerçants décoreront leurs vitrines avec des objets, pavillons, vaisselle, maquettes, tableaux qui étaient à bord des paquebots comme les toiles d'Albert Sébille ou les affiches de Cassandre. Bons souvenirs et fastes se mêleront aux heures plus sombres d'une entreprise dont l'épilogue coïncida, en 1974, avec l'arrêt de l'exploitation du navire amiral, le *France*, relégué au fond du port après une mutinerie et une grève mémorables. Le premier ministre d'alors s'appelait Jacques Chirac...

Chez un coiffeur, on pourra s'asseoir dans les fauteuils du salon du *France*. A la cathédrale du Havre,

une exposition du mobilier liturgique des paquebots est organisée avec notamment les douze stations en palissandre du chemin de croix qui ornait la chapelle du *Normandie*.

Pour ne s'en tenir qu'aux *France*, il y en eut trois : le premier, construit en 1864, le deuxième en 1912 (si caractéristique avec ses quatre cheminées), le dernier en 1962, dont la marraine était M^{me} de Gaulle. « *Mais il ne faut pas que ces commémorations soient des opérations de nostalgie et d'anciens combattants*, souhaite Antoine Rufenacht, maire (UMP) du Havre. *Notre ville est moderne, tournée vers l'avenir, comme le montre Port 2000.* »

ÉPICES, SMOKINGS ET CADILLAC

Pendant ces fêtes, les chercheurs et chroniqueurs héritiers d'Albert Londres ou de Joseph Conrad pourront trouver auprès d'Aymeric Perroy, conseiller scientifique de French Lines, un interlocuteur au fait de toutes les mémoires de la compagnie. Avec un peu de chance, il leur ouvrira les portes des archives conservées dans un hangar du quai Johannès-Couvert qui, jadis, servait à entreposer du tabac, des épices, les smokings et les robes du soir, les Cadillac et les malles de voyageurs en partance.

Le plus précieux de ces documents est sans doute le Livre d'or du *France*. On peut y voir des dédicaces de Marcel Achard, Max Ernst, Jules Romains, des dessins de Peter Ustinov, de Louise de Vilmorin ou de Hitchcock... Et lire cette phrase de Louis de Funès : « *C'est la première fois, à bord de ce merveilleux navire, que je suis heureux et fier de payer ponctuellement mes impôts...* »

TROIS QUESTIONS À... ERIC GIULLY

1 Eric Giully, vous présidez depuis dix ans l'association French Lines. Pourquoi cet engagement ?

Quand j'ai quitté la présidence de la CGM fin 1995, j'ai été interpellé par les salariés et par le président de région de l'époque, Antoine Rufenacht (RPR), sur la conservation du patrimoine historique de l'entreprise. La privatisation était en vue. J'ai demandé au gouvernement que le fonds d'archives soit exclu du champ de la privatisation, qu'une association soit chargée de la conservation et de la restauration d'innombrables documents très riches et que les collections soient ouvertes au public.

2 Qu'y a-t-il dans ces fonds ?

Les archives de la Transat et des Messageries, mais aussi des dons et des legs privés. Des rapports de voyage, des plans des paquebots, mais aussi des maquettes, des films, des photos de lancement, des toiles, des menus.

Sur le *France*, on distribuait un menu pour chiens... French Lines a aussi pour vocation de défendre et d'exploiter, à titre commercial, les marques, comme le *France*, via une filiale, constituée avec Accor. Il y a eu des procès relatifs à la protection des marques, par exemple avec l'ancien propriétaire norvégien du paquebot, et nous l'avons gagné.

3 De quoi vit French Lines ?

Des cotisations de ses membres fondateurs, d'entreprises privées, de collectivités locales et des cotisations de ses 1 000 adhérents. L'Etat nous a aussi aidés avec les emplois-jeunes (12 salariés sur 17). L'arrêt du dispositif va nous être très préjudiciable.

Avec un budget de 350 000 euros seulement, comment aurions-nous pu investir, autrement que symboliquement, dans les tentatives lancées ces derniers mois et dans lesquelles nous avons mis beaucoup d'espoir, pour sauver le *Norway*, l'ex-*France* ?

Propos recueillis par F. Gr.

François Grosrichard