

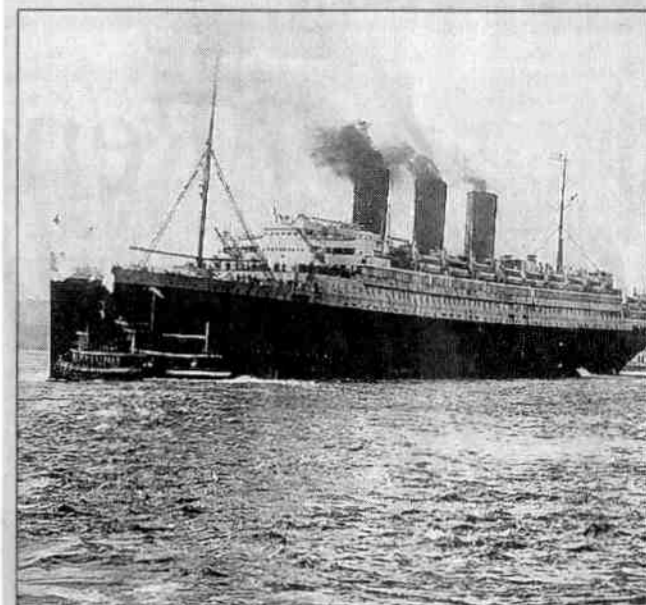
« Paris », le paquebot des années folles

Les archives de la French Lines sont riches en écrits, récits, gravures et photos. Elles couvrent 150 ans de la vie des compagnies maritimes françaises. On y parle des échanges commerciaux, des navires mais aussi des équipages et des passagers. Certaines histoires sont heureuses, d'autres tragiques. L'histoire d'un bateau se termine presque toujours par un incendie, un naufrage ou la casse. C'est ainsi depuis toujours à de très rares exceptions. Un dimanche sur deux, nous vous invitons à voyager dans le temps, dans le sillage de ces grands voyageurs des mers qui fréquentaient régulièrement la Porte Océane. Aujourd'hui, l'histoire et le destin tragique du paquebot « Paris ».



Le paquebot « Paris » a brûlé dans le port du Havre en 1939. En premier plan, on peut voir le paquebot « Normandie »

L'agonie dramatique d'un géant



Le paquebot « Paris » naviguant sur la rivière Hudson

Au cours de sa carrière, le paquebot Paris a connu de multiples péripéties. Le 16 octobre 1927, le transatlantique aborde en rade de New-York le cargo norvégien Bessengen et le coule. L'accident maritime fait douze victimes. Le 19 août 1928 au Havre, un violent incendie éclate à bord détruisant une partie du navire. Le paquebot doit être entièrement refondu dans les chantiers de Saint-Nazaire. On profite de l'occasion pour installer un café terrasse aux baies vitrées et une piste de danse. Le nombre de cabines de luxe est également doublé. Le paquebot va reprendre la mer le 15 janvier 1930 pour traverser l'Atlantique. Le 19 avril 1939, alors qu'il doit appareiller quelques heures plus tard pour une exposition d'art à New-York, un nouvel incendie va lui être fatal. Les pompiers du Havre sont alertés à 22 h 33. Ils se rendent quai Joannès Couvert et découvrent le paquebot en flammes. La presse se fait largement écho de la tragédie de Paris. On parle d'une « main criminelle qui a allumé deux foyers d'incendie ». On évoque la disparition dans les mêmes circonstances quelque temps auparavant de l'Atlantique et du Lafayette détruit en avril 1938. « Il n'est pas possible de ne pas relier entre eux ces drames maritimes et de ne pas se demander quelle bande criminelle a commis ces attentats ? Par qui ces criminels ont-ils été soudoyés ? Les services de police ont-ils accompli tout leur devoir ? » peut-on lire dans le Petit Champeinois du 20 avril 1939. Le paquebot Paris a brûlé au Havre entre

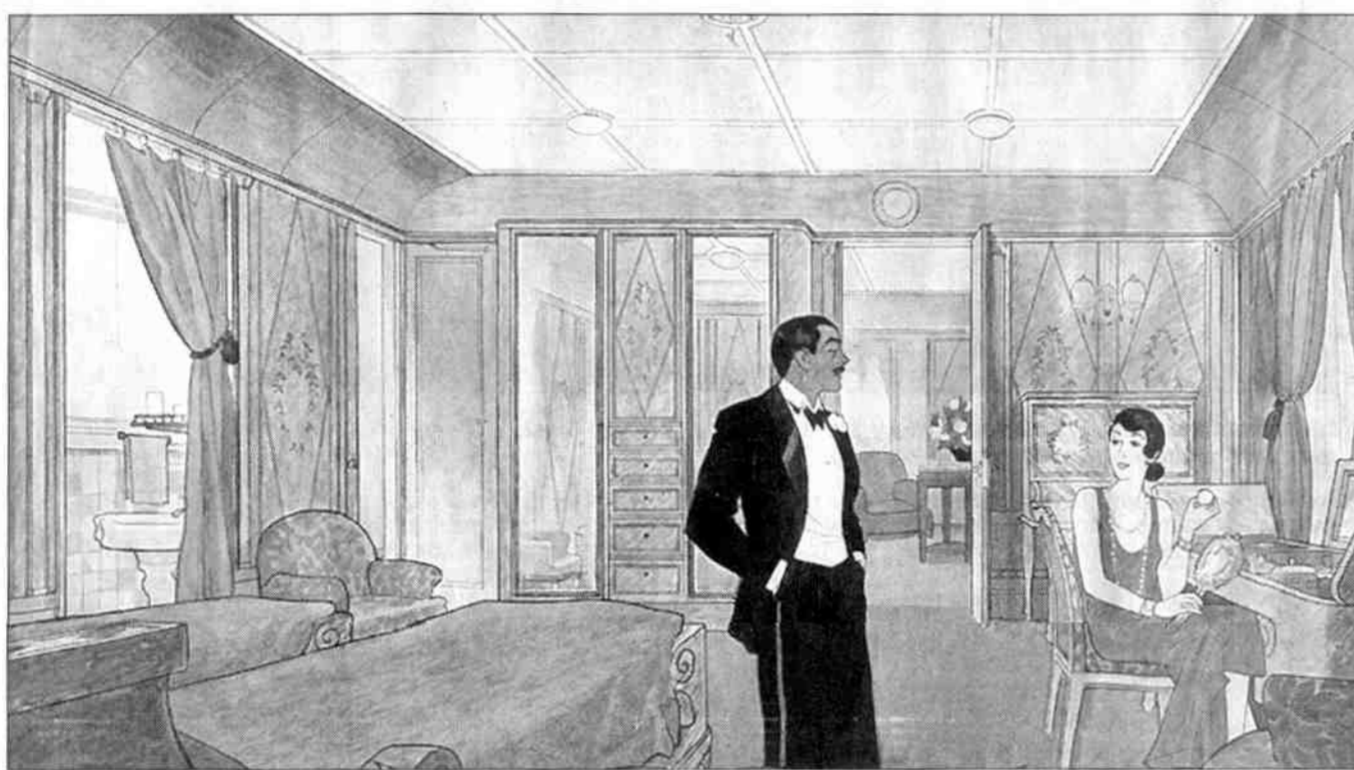
Normandie et le Champlain quai Joannès Couvert.

Des œuvres d'art sauvées

Le feu s'est déclaré simultanément dans la boulangerie et deux étages plus haut près du salon de coiffure. L'incendie fera deux victimes, le chef de sécurité à bord et un pompier. Le Champlain partira à New-York avec à son bord les caisses d'objets d'art qui se trouvaient à bord de Paris et qui ont pu être sauvés du sinistre. Au moment de l'incendie, une foule énorme d'ouvriers et de curieux se masse sur le quai. Il est 8 h 35 du matin lorsque le bateau se couche sur le côté. Alors attendait ou pas ? Depuis trois jours, la sûreté nationale avait demandé aux autorités policières du Havre de renforcer la surveillance des paquebots. Un commissaire du Havre procédera à l'interrogatoire d'un matelot interpellé au cours de la nuit à bord du paquebot. Il se défendra d'être l'auteur des faits. On interrogera également cinq ouvriers boulangers qui avaient quitté le navire la veille. L'hypothèse d'un court circuit sera également avancée. Dans une coupure de presse, on découvre aussi qu'un chauffeur d'un taxi a découvert le moyen de renflouer Paris cinquante-huit jours après le drame. Il suggère de construire une digue en arc de cercle afin de constituer un bassin artificiel qu'il suffirait de vider par pompage. Il n'y aurait plus qu'à remplir le bassin pour que le navire puisse se remettre à flotter. La fin tragique de Paris suscitera une vive polémique sur la sécurité à bord des navires.

À la sortie de la Première Guerre mondiale, on veut s'amuser pour oublier les horreurs du front. Lancé au début des années 20, le paquebot Paris devient le symbole du savoir faire français et des années folles.

Paris fait partie de la flottille mythique de la French Line. Ce paquebot mis en chantier en 1913 ne pourra pas être lancé en raison de la Première Guerre mondiale. C'est donc en 1918 que les travaux reprennent de plus belle par les Chantiers de Penhoët. Concernant les aménagements intérieurs, le directeur de la compagnie veut délibérément rompre avec le style classique et s'orienter vers quelque chose de plus contemporain.



Le paquebot « Paris » était le reflet des années folles

« PARIS » EN CHIFFRES

Longueur : 233 mètres
Largeur : 26 mètres
Poids : 34.500 tonnes
Capacité première classe : 560 passagers
Capacité seconde classe : 460 passagers
Capacité troisième classe : 1.000 passagers
Equipage : 700 membres
Onze étages de ponts superposés
Motorisation : quatre turbines Parsons actionnant quatre hélices
Vitesse : 22 nœuds en essai
Le paquebot « Paris » est équipé d'un double fond et de quinze compartiments étanches pour assurer la sécurité. Il est également équipé de soixante embarcations de sauvetage

Trépidant et insouciant

Le 15 juin 1921, Paris est officiellement inauguré. A cette occasion, la Transat met en place un service aérien qui relie la capitale au Havre. Paris effectue sa première liaison entre Le Havre et New York. Avec ses ponts blancs et ses trois cheminées, Paris de l'allure. A l'époque, les avis sur la décoration et les agencements sont pourtant très partagés. Les uns le trouvent particulièrement vieillottes, les autres trop avant-gardistes au contraire. En fait, l'ensemble n'est pas très cohérent entre Modern Style et l'Art Déco qui vient d'apparaître. Paris est donc un paquebot de transition. Son successeur Ile de France sera plus homogène. En 1929 à la suite d'un incendie, Paris est restauré. Sa déco-

ration est simplifiée. A la sortie de la Première Guerre mondiale et de ses millions de morts, ce paquebot devient sur l'océan Atlantique le symbole de la vie trépidante et insouciance des années folles. Aux Etats-Unis au contraire, l'heure est à l'austérité avec la prohibition. C'est donc la clientèle internationale qui goûte tout particulièrement un certain art de vivre à la française. L'architecte Bouwens de Boijen s'en donne à cœur joie. Le hall d'entrée et la grande descente du Paris évoquent les grands magasins parisiens avec ses rampes, ses balustrades et sa coupole vitrée. Le grand salon est une vaste pièce de vingt-cinq mètres de long

sur quinze mètres de large. Le verre y est omniprésent. La salle à manger rappelle le Modern Style autant par son décor que par son mobilier.

Des innovations à bord

A bord du paquebot, on trouve également un fumoir,

un salon de thé et même une salle spécialement aménagée pour les passagers qui veulent suivre l'évolution de la Bourse. Le salon de thé de 1929 comporte une innovation. Il s'agit de la première piste de danse en dalles de verres lumineux installées à bord d'un grand transatlantique. C'est également le premier paquebot à

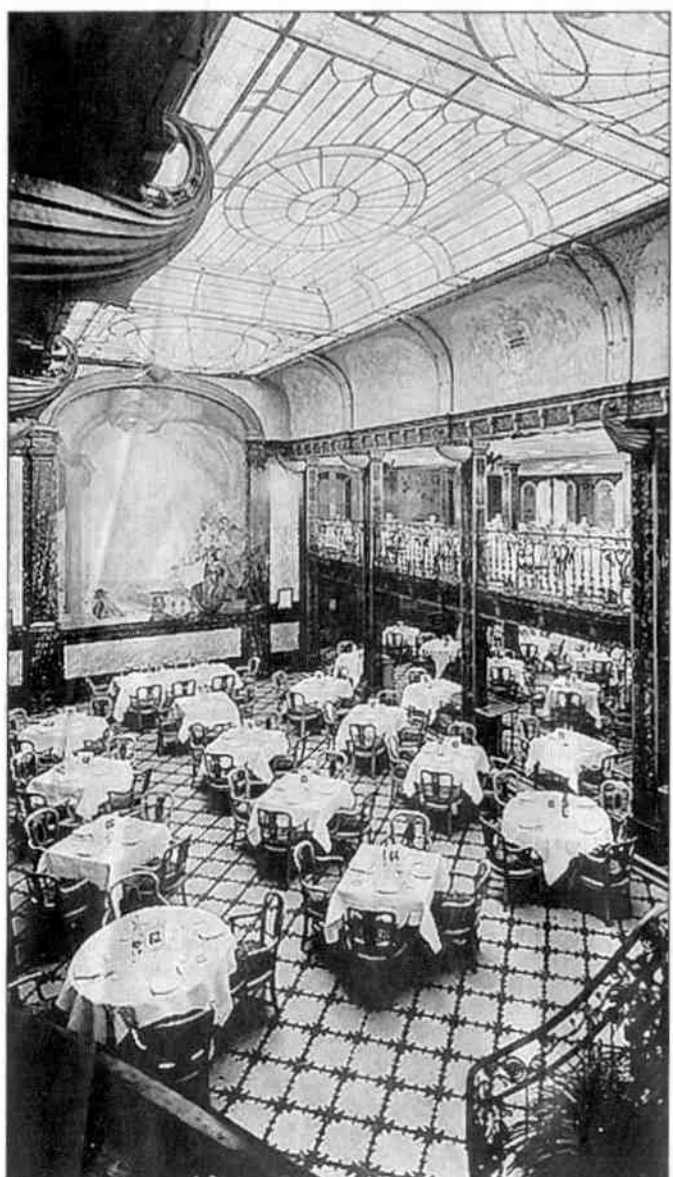
posséder une salle de cinéma. Autre nouveauté, la possibilité d'utiliser un téléphone privé dans les suites de la première classe. Les cabines de luxe étaient baptisées par des noms de lieux parisiens prestigieux « Opera », « Vendôme », « Orsay ». Dans une plaquette de présentation réalisée par la French Line, on évoque Paris

en ces termes : « De l'espace, de l'air, de l'eau et de la lumière », faisant directement référence au système de ventilation, aux salles de bains des cabines, aux larges couloirs du navire et aux nombreux plafonniers et appliques. Une fois de plus, la compagnie générale transatlantique mise sur l'excellence de la cuisine française. On va même jusqu'à reconstituer une roûisserie arrosée mécaniquement qui permet d'embrancher des volailles et des pièces de viande. A partir de 1931, le paquebot effectue des croisières aux Bermudes et en Méditerranée. De mai 1935 à février 1936, il est désarmé au Havre puis reprend son service transatlantique le 11 mars. Au cours de l'hiver 1937-1938, sa coque est repeinte en blanc pour des croisières tropicales. Mais le projet n'aboutit pas. Après l'incendie qui survient dans le port du Havre en 1939, l'épave du Paris est découpée et dépecée dans la forme 7.

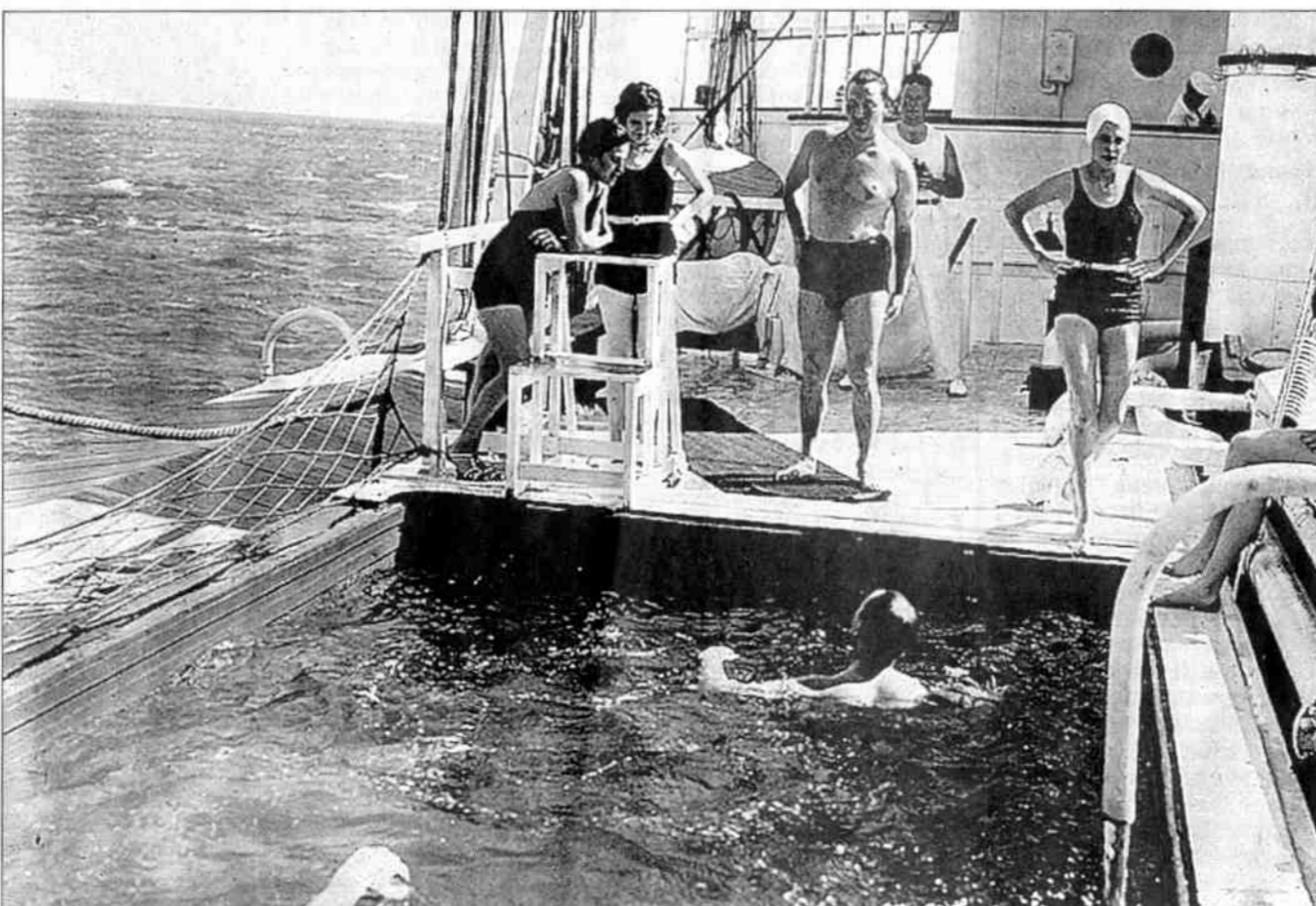


La salle à manger seconde classe du paquebot Paris

FRANÇOIS HAUGUEL



La salle à manger première classe du paquebot « Paris »



La piscine en plein air du paquebot « Paris »



Le grand hall du paquebot faisait penser à la décoration des grands magasins parisiens

French Lines

Les illustrations de cette page, ainsi que celles de la Une sont issues de la collection French Lines, avenue Lucien-Corbeaux (près des Chais de la Transat), au Havre. Tél. 02.35/24.19.13. Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h (e-mail : <http://frenchlines.com>)