

# La vie mouvementée d'un élégant paquebot

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 près. 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, la destinée du paquebot *Liberté*.

L'histoire du paquebot « *Liberté* » n'est pas commune. Ce navire qui a connu de multiples péripéties est entré dans le giron de la Transat après la Seconde Guerre mondiale.

*Liberté* se nomme à l'origine *Europa*. Il s'agit d'un paquebot allemand lancé à Hambourg au cours de l'été 1928. Deux ans après son lancement, il réussira sur l'Atlantique à conquérir le fameux Ruban Bleu, symbole de puissance et de rapidité.

Après une carrière bien remplie, le paquebot est attribué à la France en mai 1946 au titre des dommages de guerre. Le 11 juin de la même année, il quitte définitivement le port de Brème destination Le Havre.

Mais à peine sous les couleurs françaises, la polémique fait rage. Le nouveau nom de baptême du paquebot *Liberté* suscite la controverse. Certains auraient voulu lui faire porter un nom plus évocateur

en cette période d'après-guerre. On avance *Lorraine*, *France* ou encore *Liberation*, mais rien n'y fera. Etrangement, c'est le ministre des Travaux Publics qui tranche pour *Liberté*.

Le Havre est le nouveau port d'attache de ce navire à la silhouette élégante. Il franchit les passes de la Porte Océane le 28 juillet 1946. Premier objectif pour l'armateur, entamer des travaux de réfection rendus nécessaires par plusieurs années d'inactivité.

## Un accident dramatique

Un coup du sort survient en cette fin d'année 1946. Le 8 novembre, une tempête fait rage au Havre. Le paquebot qui est amarré dans le bassin Théophile-Ducroq rompt ses amarres. Il part à la dérive et entre en collision avec l'épave du *Paris*. Malgré l'intervention rapide des remorqueurs du port, sa coque se déchire. *Liberté* s'enfoncé alors dans le bassin. Avec la marée descendante, le navire peut enfin se redresser, ce qui permettra son renflouement. Le 6 avril 1947, il est remis à flot puis il entre en forme 7. Il en



« *Liberté* » a été donné à l'Etat français en dommages de guerre. En médaillon, une étiquette à bagages à bord de « *Liberté* »

sort le 7 novembre et quelques jours plus tard, il prend la mer, destination les chantiers de Saint-Nazaire.

Les ingénieurs de Penhoët ont fort à faire puisqu'il s'agit de transformer entièrement le navire. Ils ramènent la puissance des machines à 85.000 chevaux. La décoration est également repensée. On utilise même certains motifs décoratifs qui ont été sauvés du *Normandie*. Mais le sort s'acharne une fois encore. En octobre 1949, une bouteille d'acétylène explose à bord et provoque un incendie qui détruit les cabines du pont.

En janvier 1950, c'est un nouvel incident, mais beaucoup plus dramatique celui-là, qui survient. Un arbre porte hélice pesant trente tonnes s'abat sur un échafaudage. Deux ouvriers sont tués.

C'est finalement le 17 août 1950 que *Liberté* peut prendre son premier départ pour New York. L'accueil est enthousiaste. On salue chaleureusement celui qui est présenté comme un successeur de *Normandie*.

FRANÇOIS HAUGUEL



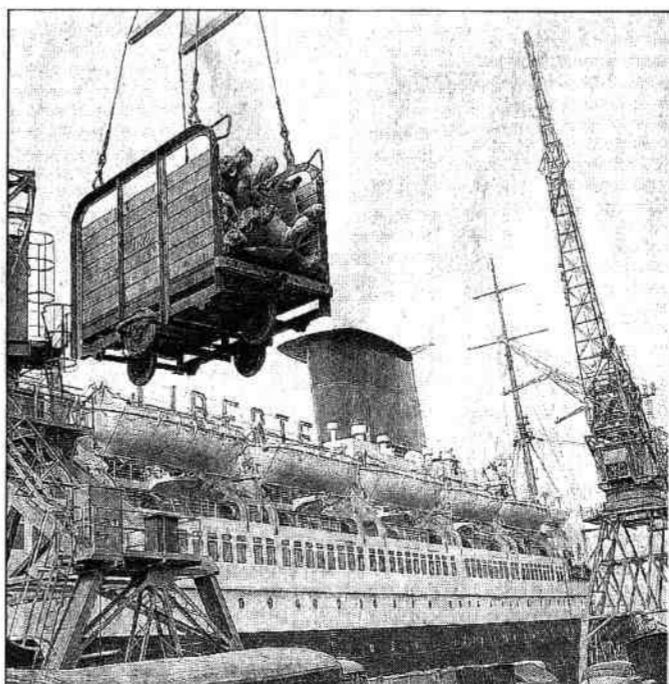
La vie à bord était particulièrement confortable pour les passagers



Un appartement grand luxe à bord de « *Liberté* »

## « LIBERTÉ » EN CHIFFRES

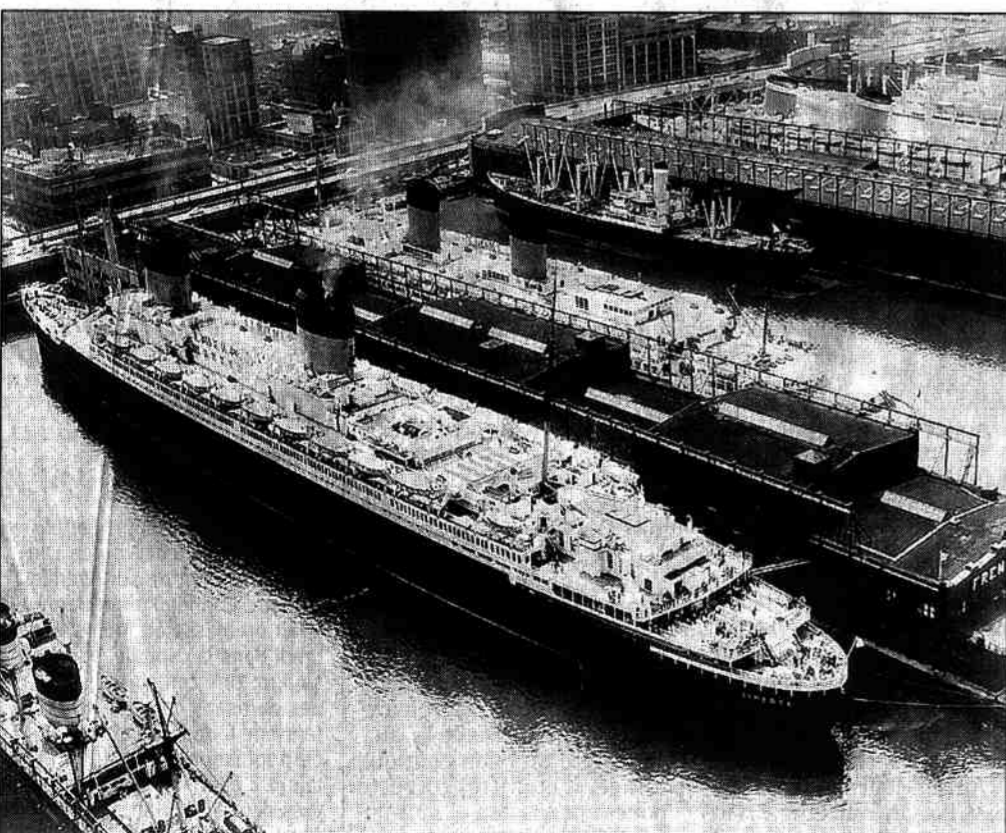
- Paquebot (ex *Europa*) lancé à Hambourg (Allemagne) le 15 août 1928
- Quatre hélices, deux mâts, deux cheminées
- Longueur : 285,82 mètres
- Largeur : 51 mètres
- Jauge brute : 51.839 tonneaux à la fin 1950
- Port en lourd : 10.420 tonnes
- Tirant d'eau : 10,46 mètres
- Quatre groupes de turbines à engrenages 105.000 CV
- Douze chaudières Thorny Crops
- Vitesse : 28,99 nœuds
- 800 passagers en première classe
- 500 passagers en deuxième classe
- 300 passagers classe touristique
- 600 passagers troisième classe
- Service au sein de la Compagnie Transatlantique 1950-1962



L'embarquement des denrées alimentaires à bord de « *Liberté* »



Le fumoir de première classe comportait notamment de la décoration provenant de *Normandie*



Les paquebots « *Ile-de-France* » et « *Liberté* » côte à côte à New York

## Deux cents traversées sur l'Atlantique

Au cours de sa carrière qui s'étend pour la Transat de 1950 à 1962, *Liberté* a effectué près de deux cents voyages et a transporté quatre cent mille passagers. Ses péripéties représentent 1.316.000 milles, soit trois fois la distance de la Terre à la Lune. Mais les traversées sont souvent ponctuées d'événements inattendus. Le 5 septembre 1950 par exemple, le navire va se dérouter pour recueillir un blessé qui se trouve à bord d'un vapeur italien, le *Grifone*.

### Echoué dans le chenal

Un nouveau coup du sort frappe le paquebot trois années après sa mise en service sur l'Atlantique. Le 8 septembre 1953, *Liberté* quitte le port du Havre par une brume épaisse. Il s'échoue dans le chenal et ne peut être renfloué à la marée suivante. En 1954, on décide de surélever les cheminées. Un nouvel incident frappe le paquebot. Le 26 décembre 1957, la météo est difficile. Alors qu'il navigue en Manche, deux énormes lames viennent s'abattre sur l'avant du paque-

bot. Résultat, des mâts de charge sont tordus et le panneau de cale numéro un est enfoncé. Le navire reprend la direction du Havre pour réparer les avaries. Le 27 juin 1959, *Liberté* porte assistance médicale au cargo français *Thésée*, puis en mai 1960, c'est un membre d'équipage d'un bateau norvégien qui bénéficie de son aide. A peine un mois plus tard, il recueille à nouveau un blessé sur le navire météo américain *Delta*.

En janvier 1961, le paquebot est dressé par le vent contre le *Moine d'Iberville* qui est accosté quai Johannes-Couvert au Havre.

### Il croise le « France »

Le 16 novembre 1961, il termine finalement sa carrière. On envisage pendant quelque temps de le transformer en hôtel flottant, mais le projet est finalement abandonné. *Liberté* est vendu pour démolition en janvier 1962. Coïncidence, le paquebot croise au cours de son ultime voyage le *France* qui effectue sa croisière inaugurale.

F. H.

## Six jours sur l'Atlantique Nord

Dans les années cinquante, le journaliste René-Pierre Gosset a traversé l'Atlantique Nord sur *Liberté*. Elle relate dans la revue *Réalités* ses impressions.

A la gare Saint-Lazare, c'est déjà l'effervescence. « De ma vie, je n'avais vu autant de visons rassemblés sur ce quai de la gare Saint-Lazare... Ce train emmène bien sa cargaison de voyageurs qui tout-à-l'heure, au Havre, seront transvasés avec égard à bord de *Liberté*. »

### Le bien-être des chiens

Une fois sur le paquebot, difficile de se repérer devant l'immensité. « Par où commencer et par quel bout prendre ces 57.800 tonnes de labyrinthe un peu intimidant au profane ? Va pour le pont-promenade sur lequel il existe peu de chances de s'égarer. Mais comment y arriver ? Salons, halls, couloirs, pardons, coursives s'enchevêtrent à tous les étages, mais non à tous les ponts, et il y en a huit accessibles au passager... »

La clientèle aisée, mais aussi les stars de l'époque, apprécient le confort et le luxe de *Liberté*. Tout est donc prévu pour que la traversée qui dure six jours se déroule dans les meilleures conditions. On a même pensé au bien-être des chiens. Le journaliste commente avec humour sa visite dans le chenil du paquebot. « Des jouets de caoutchouc parsèment les litières. Accrochée à la paroi, une affiche : "Nous voulons que votre chien soit bien soigné. Si vous désirez un menu spécial, des heures de repas différentes, il suffit de nous le dire". René-Pierre Gosset jette un œil sur le menu. On y propose le « Régal de Sweekey », « La Gâtérie *Liberté* », « La Préférence du Danois ».

Conclusion de la journaliste : « Préférence du Danois mise à part, qui tire un peu trop sur l'os à moelle à mon goût, on en mangerait... »

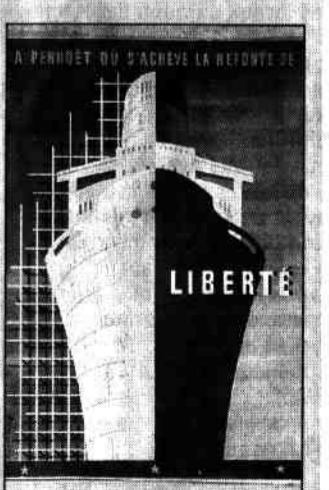
F. H.

## Un bateau au passé allemand

L'*Europa*, futur paquebot *Liberté*, a été commandé par le Norddeutscher Lloyd pour assurer avec son sister-ship le *Bremen* un service postal sur l'Atlantique Nord. Une technique avant-gardiste est utilisée pour réduire au maximum les vibrations qui parcourent la coque et entraînent une dépense supplémentaire d'énergie.

Les deux navires sont lancés à un jour d'intervalle, en 1928. A cause d'un incendie partiel, l'*Europa* n'entre finalement en service qu'en 1930. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il restera désarmé dans le port de Bremerhaven. Il ne subira que quelques dommages mineurs au cours des bombardements.

En mai 1945, il est finalement capturé par les



Une affiche de Lancaster illustrant la refonte de « *Liberté* »

alliés. Quelques années plus tard, *Liberté* devient le troisième paquebot au monde par son tonnage.

## 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>