



French Lines

French Lines

Histoire et patrimoine des compagnies maritimes

SPECIAL NORMANDIE

Sommaire

1 - Edito

2 - Ventes de fin d'année : Le Havre, Paris, Marseille

3 - 29 mai 1935, le voyage inaugural du *Normandie* (Antoine RESCHE)

6 - « Les Arts et monuments régionaux », une oeuvre de Raymond Delamarre (Béatrice HAURIE)

11 - *Normandie*, derniers jours (Frédéric OLLIVIER)

16 - Racontez-nous votre histoire du *France* !

17 - Dons et acquisitions

19 - Donateurs

Edito

Chères Amies, chers Amis,

En 2012, dans ses différentes activités, French Lines s'est beaucoup consacrée au souvenir de la mise en service du paquebot *France* en 1962, notamment grâce à l'organisation de l'événement « *Le Havre, un été passionnément France* », ainsi qu'à l'histoire du rapatriement des Français d'Algérie, la même année, à travers l'exposition « *Les valises sur le pont* ».

Mais ces deux cinquantenaires ne sont pas les seuls anniversaires que nous pouvons célébrer : nous profitons de ce dernier bulletin de 2012 pour commémorer le lancement du paquebot *Normandie* en 1932 et sa triste disparition en 1942. Dans le même temps et pour marquer ces différents événements, nous inaugurons une nouvelle présentation du bulletin d'information.



Dans ce numéro "spécial *Normandie*", nous avons ouvert nos pages à la science historique et à l'histoire de l'art en donnant la parole à trois chercheurs qui se sont penchés sur différents aspects de l'histoire de ce grand paquebot. Nous tenons à leur adresser ici nos remerciements pour leurs contributions. Le riche patrimoine que French Lines a pour mission de préserver et de diffuser est source de connaissances et de recherches très approfondies. Vous allez pouvoir le (re)découvrir à la lecture de ces articles très documentés.

Enfin, vous trouverez, page 2 de ce bulletin, le détail de l'organisation de **nos ventes exceptionnelles de fin d'année au Havre, à Marseille et à Paris**. Vous pourrez y acquérir des livres sur la Marine marchande, nos produits dérivés et surtout des objets originaux issus des fonds alinéables des compagnies maritimes. Certains objets seront mis en vente pour la première fois, grâce à nos travaux d'inventaire permettant de séparer les collections patrimoniales et les objets en surplus pouvant être proposés à la vente.

Les bénéfices de ces ventes seront indispensables à l'équilibre de nos comptes actuels. Nous avons besoin de votre mobilisation et de votre présence : venez nombreux pour cette dernière occasion de se retrouver et de se rencontrer avant que 2012 ne tire sa révérence !

Cordialement

Eric Guivily



French Lines

ARTS DE LA TABLE

AFFICHES

CARTES POSTALES

MENUS MÉDAILLES

FILMS D'ÉPOQUE

LIVRES ET DVD

OBJETS PUBLICITAIRES

Les 7 et 8 décembre 2012
de 10h00 à 18h00

LE HAVRE

Avenue Lucien Corbeaux
76600 Le Havre
Au 1er étage du bâtiment
des "Caves de la Transat"

Le 7 décembre 2012
de 10h00 à 18h00

MARSEILLE

17 avenue Robert
Schuman
13002 Marseille

Le 15 décembre 2012
de 10h00 à 17h00

PARIS

A l'Atelier du France
Port de Grenelle
75015 PARIS

VENTES EXCEPTIONNELLES

Profitez de remises
jusqu'à -50%*



*Entrez dans l'univers des
plus grandes compagnies
maritimes françaises...*

Contactez-nous
LE HAVRE , PARIS : 02.35.24.19.13 - MARSEILLE : 04.91.56.33.55
Mail : boutique@frenchlines.com

Vente destinée aux particuliers.

L'intégralité du produit de la vente sera consacrée à la sauvegarde et à la valorisation du patrimoine des compagnies maritimes, conformément à la vocation de l'Association.

(*sur articles signalés)

29 mai 1935,

Le voyage inaugural du *Normandie*

Le 29 mai 1935, la foule se presse à la gare maritime du Havre, récemment construite. Depuis quelques semaines, les Havrais ne se contentent pas, pour célébrer leur patrimoine naval, de cette gare monumentale qui constitue, en soi, une proue. Le dernier né de la Transat domine en effet les quais de toute sa splendeur, en attendant patiemment sa traversée inaugurale. C'est le *Normandie*, plus grand navire du monde, lancé trois ans auparavant à Saint-Nazaire.

Depuis cinq jours, les festivités s'enchaînent à un rythme effréné. Le 23, c'était le grand gala de l'inauguration, auquel assistaient le président de la république Albert Lebrun et plusieurs de ses ministres. Le 27, on consacrait la chapelle en présence de deux archevêques. Les trois jours suivants avaient vu se succéder les curieux, la presse et les officiels. Mais en ce 29 mai, les curieux ne sont plus de mise : le tour est venu pour les premiers passagers du *Normandie* d'embarquer.

Ces passagers, ils sont à l'image de la principale clientèle de la compagnie : célèbres, prestigieux, fortunés. On ne compte pas les aristocrates qui se pressent pour vivre quelques jours durant sur le paquebot le plus chic du monde¹. Aristocrates français, certes, mais pas seulement. Le maharajah de Kapurthala, prince indien amateur de culture occidentale et française en particulier (l'homme est d'ailleurs grand officier de la Légion d'honneur) a par exemple tenu à être du voyage.



D'autres, loin du simple voyage d'agrément, sont ici pour des raisons professionnelles. Les officiels de la compagnie, en premier lieu, parmi lesquels Henri Cangardel, le directeur général de l'époque, ceux des chantiers, comme l'architecte Vladimir Yourkevitch qui a conçu la coque du navire... mais aussi ceux de compagnies rivales. Antonio Cosulich, de la grande société de navigation italienne possédant le somptueux et rapide *Rex*, est ainsi au nombre des invités. Les directeurs de grands hôtels sont également présents. Pour sa première traversée, le *Normandie* fait office de catalogue d'arts décoratifs grandeur nature où les gens du métier viennent se renseigner sur les dernières tendances.

Il ne faut pas oublier une autre catégorie professionnelle omniprésente à bord, pour d'autres raisons : les journalistes. Ils sont nombreux, ceux qui doivent couvrir ce premier voyage. Pour la première fois peut-être, l'entrée en service d'un grand paquebot connaît une couverture médiatique internationale répandue sur plusieurs supports.



Outre la presse, la radio et le cinéma s'emparent en effet de l'événement. Tout au long de la traversée, une station diffusera des bulletins quotidiens depuis le paquebot grâce aux miracles de la technologie. Quant à la presse écrite, elle abonde à bord, de même que les grands noms. Des écrivains comme Colette sont recrutés par de grands journaux. À ce jeu, *Paris-Soir* arrive gagnant. Le journal a dépêché l'académicien Claude Farrère, féru de marine, pour compter quotidiennement à ses lecteurs le faste de la première classe. Le journal envoie également l'écrivain Blaise Cendrars. Stéréotype de l'aventurier baroudeur (il lui manque même un bras !), il préfère se concentrer sur la vie dans les entrailles du monstre : il racontera ainsi la vie « dans les flancs du bon colosse », aux côtés de l'équipage.

Celui-ci est d'ailleurs trié sur le volet. Le commandant, René Pagnet, est un marin d'exception, un de ces hommes extrêmement populaires auprès des équipages et des passagers. C'est en effet un esthète, peintre à ses heures, musicien (il embarque à bord son piano et son violoncelle, fabriqués de ses mains), et sportif. À ses côtés pour l'assister, on a créé une fonction inédite : Pierre Thoreux, autre figure emblématique de la Transat, occupera le poste de commandant adjoint jusqu'à la retraite de son supérieur. Le commissaire Henry Villar est tout aussi apprécié et expérimenté, de même que le maître d'hôtel Olivier Naffrechoux dont on raconte qu'il n'oublie jamais un visage. Le chef Magrin, qui officie aux cuisines, est également une figure réputée d'une compagnie qui s'est toujours illustrée pour ses arts de la table. Aux machines, enfin, le chef mécanicien Jean Hazard, fort d'une grande expérience. Il s'est fait remettre, quelques jours avant le départ, la Légion d'honneur pour son service dans la Grande Guerre.

Hazard entre rapidement sur le devant de la scène à cause d'un incident imprévu. Le jour du départ, en effet, il avertit Henri Cangardel d'une grave panne électrique à bord. Sabotage ? Au vu de la symbolique qui entoure la traversée inaugurale du *Normandie*, et des polémiques qui ont entouré sa construction, tout semble possible. Il apparaît finalement que c'est une simple défaillance d'un système de sécurité trop sensible qui a entraîné cette panne vite réparée. En fin d'après-midi, le paquebot quitte le port du Havre sous les vivas de la foule.



Débutent alors une traversée qui est aussi une succession de festivités. Le *Normandie* ne manque en effet pas de distractions. Chaque soir, le théâtre du bord propose des spectacles ou des films. On assiste ainsi à l'avant-première du *Pasteur* de Sacha Guitry. Des artistes connus sont également à bord sous la direction de Robert Trébor, chargé de la direction des spectacles. Ceux qui ne s'en satisfont pas peuvent toujours se rendre au grand salon où d'autres spectacles ou bals sont parfois proposés. Les âmes sont également bien servies, puisqu'une grande chapelle trône au cœur du navire. Un évêque américain, Monseigneur Quinn, habitué des traversées inaugurales de la Transat, se propose d'y mener les offices.

Pour une compagnie comme la Compagnie Générale Transatlantique, la table ne peut être délaissée. La grande salle à manger est à l'image du navire, gigantesque : étirée sur trois ponts de haut, somptueusement décorée, c'est un point central du paquebot. Pourtant, des défauts apparaissent vite : les cuisines, situées en dessous de la pièce, ne sont pas aussi faciles d'accès qu'on l'avait envisagé et les plats arrivent souvent froids, d'autant que la décoration

29 mai 1935, le voyage inaugural du *Normandie*

gêne parfois (il faudra ainsi retirer plusieurs des majestueux pots-à-feu de René Lalique). Le nombre de tables n'est pas adapté aux besoins, et plusieurs services sont nécessaires. Les choses s'arrangent vite cependant : dès le deuxième jour de traversée, le café-grill est inauguré. Cette pièce tout juste achevée domine la poupe du navire et offre une ambiance plus jeune et détendue aux passagers qui souhaitent moins de cérémonial. En dépit des fortes vibrations de cette partie du navire, le lieu devient vite populaire².

D'ailleurs, ces vibrations constituent le plus gros problème de la traversée : elles rendent le tiers arrière du paquebot invivable et, si officiellement la compagnie minimise le problème, l'équipage comme les officiels sont conscients qu'il s'agit d'une difficulté à surmonter très rapidement. Dès le retour, les architectes et ingénieurs réfléchissent à des solutions à mettre en œuvre dès la morte saison. En attendant, le paquebot vibre tellement qu'il faut ralentir de nuit pour permettre aux passagers de dormir. Ce côté inachevé est accru par les travaux omniprésents à bord. Le *Normandie* a été livré dans l'urgence, et les décorateurs n'ont pas encore fini leur travail. Des travaux se sont poursuivis durant les essais en mer, les fêtes d'inauguration, et même pour la première traversée. La plomberie n'est pas achevée partout, il manque parfois des sanitaires... Malgré cela, les voyageurs se montrent indulgents. Comme le fait remarquer le commissaire, le navire est tellement beau et agréable que les passagers sont prêts à pardonner ces écarts... à condition qu'ils soient résolus lors de la saison prochaine³.

S'il est un point sur lequel le *Normandie* ne déçoit personne, en revanche, c'est bien sa vitesse. Il atteint bien vite la barre symbolique des 30 nœuds, et le Ruban bleu semble à portée. Officiellement, bien sûr, aucun dirigeant de la compagnie ne fait de commentaire sur le sujet avant que le record ne soit assuré : les fanfaronnades seraient de mauvais effet en cas de souci. Et un souci, il y en a d'ailleurs un durant la traversée lorsqu'un des turbo-alternateurs du paquebot tombe en panne. Qu'à cela ne tienne, la puissance d'un autre est en partie dérivée sur le moteur qu'il alimentait. La perte de vitesse est tellement minime que nul ne la ressent à bord. Dans la nuit du 2 au 3 juin, il est évident que le record tombera haut la main. Une fête est même organisée à bord le dernier soir pour fêter le Ruban bleu. Le bleu est, bien entendu, de rigueur dans les tenues.

L'accueil du *Normandie* à New York est exceptionnel. Une telle arrivée s'est rarement vue, les navires font entendre leurs sirènes, des avions survolent le paquebot... Même une effigie géante de Mickey surplombe le port, tandis que les bateaux-pompes projettent des jets d'eau sur le paquebot. Pour le navire, le succès est total. La traversée est certes finie, mais pas le voyage. Trois jours durant, le *Normandie* reçoit les curieux qui arrivent par milliers pour le visiter. On y tient des dîners de gala, tandis que la direction de la compagnie, accompagnée de William Bertrand, ministre de la Marine Marchande (pour la forme seulement : il a appris la démission de son gouvernement durant la traversée) et de Marguerite Lebrun, épouse du Président de la République, rend visite à de grandes figures américaines comme le président Roosevelt. Après s'être fait le représentant des arts français, le *Normandie* représente la diplomatie française.

Le voyage du retour est tout aussi glorieux, quoique moins symbolique. Le *Normandie* vogue alors vers ce qui semble être une prometteuse carrière tandis qu'à bord, Henri Cangardel et Marcel Olivier envoient une masse de télégrammes de remerciements à tous ceux qui ont rendu cette inauguration si mémorable. Quant au paquebot, alors qu'il bat durant ce retour le record de vitesse établi à l'aller, il entre également dans la mémoire comme l'un des plus grandioses paquebots jamais construits⁴.

1-La liste complète des passagers de première classe de cette traversée a été numérisée sur le site de l'association. Association French Lines. http://www.frenchlines.com/passager_liste_16_normandie-1935_fr.php

2-Henry Champlly a retracé de façon particulièrement enthousiaste ce voyage dans un récit mémorial commandé par la compagnie et conservé en plusieurs exemplaires. Cote French Lines [1999 004 093].

3-De très intéressantes précisions sur la façon dont a été vécue cette traversée peuvent être trouvées dans les rapports de voyage qui, dans le cas du *Normandie*, ont tous été archivés. Cote French Lines [1997 004 5115].

4-Plusieurs albums photos commémorant la traversée ont été conservés par la compagnie. Cote French Lines [1999 004 0464].



Les Arts et Monuments Régionaux, une oeuvre signée Raymond Delamarre

Le relief monumental *Les Arts et Monuments Régionaux* de Raymond Delamarre (1890-1986) dans la salle à manger des premières classes du paquebot *Normandie* (1935).



Salle à manger des 1^{er} classes du Normandie.

Le parisien Raymond Henri Philippe Delamarre (8 juin 1890 - 26 février 1986) est sculpteur, médailleur, graveur, dessinateur, peintre, photographe, illustrateur et professeur. Pour la statuaire, il suit la voie du retour à l'architecture et utilise la sculpture dans des ensembles décoratifs avec une unité de direction. Parmi ses œuvres les plus connues figurent les colossales *Victoires* du Monument à la Défense du Canal de Suez construit par l'architecte Michel Roux-Spitz à Ismaïlia en Égypte (1925-1930) et le groupe des trois statues monumentales en bronze *Les Connaissances Humaines* au palais de Chaillot, décor pérenne commandé à l'occasion de l'Exposition Internationale des arts techniques modernes de 1937.

Son père, Philippe Delamarre, est artisan graveur-ciseleur dans un atelier situé derrière la Bourse dont l'immeuble existe toujours. Dans cette ambiance artistique et technique, sa sensibilité s'éveille à la beauté et à la plastique des formes et des matériaux. Destiné à devenir médailleur, il est formé dans des écoles d'art appliqué jusqu'à l'âge de 16 ans. Son apprentissage à la ciselure de bijoux, à la gravure d'en-têtes et à la réalisation de cartes de visites nourrissent fortement ses convictions artistiques. Entré sur recommandation à l'École nationale supérieure des Beaux-arts¹, il est admis le 6 octobre 1906 dans l'atelier de Jules-Félix Coutan, gloire de l'art officiel reconnu pour son grand académisme².

De 1907 à 1911, Raymond Delamarre suit l'enseignement dispensé par l'atelier Coutan, très formateur sur le plan pratique et dont il restera proche. Il apprend d'abord l'anatomie du corps humain et cette connaissance est capitale. Il fait son service militaire de 1911 à 1913 à Versailles puis reprend contact avec la sculpture à l'École, dans l'entourage de Rodin divinisé à ce moment-là. Il bascule de l'académisme de l'enseignement appris à l'École vers l'esprit émancipé de l'auteur de *L'homme qui marche*. Pour ce dernier et certains de ses praticiens, l'art est essentiellement une « école de liberté ».

Décoré de la Croix de Guerre 1914-1918 et démobilisé en juillet 1919, Raymond Delamarre concourt pour le grand prix de Rome qui vient d'être rétabli et il est primé ex-aequo avec Alfred Janniot³. Comme le peintre Jean Despujols en 1914, il obtient le second premier grand prix disponible à la suite du décès de Paul-Marie Leriche, grand prix de sculpture en 1914. Le peintre Albert Besnard, premier directeur de la Villa Médicis au moment de sa réouverture officielle le 1er mai 1919, a des difficultés dues à l'arrivée d'un grand nombre de lauréats et de pensionnaires. A ceux qui achèvent leur dernière année de séjour s'ajoutent les vainqueurs de 1914, augmentés des grands prix de 1919.

Il était intéressant de travailler sur ce prix de Rome resté dans l'ombre, peu étudié dans l'histoire de l'art, voire méconnu par l'historiographie récente et dont le fonds n'avait jamais été étudié⁴.

Les Arts et Monuments Régionaux, une oeuvre signée Raymond Delamarre

Raymond Delamarre considère comme un honneur la récompense suprême que lui apportent des programmes réservés et les envisage comme un devoir. Il se positionne dans la lignée d'un nouvel ordre néo-classique et dans une "manière à la française de l'art moderne", tout en restant ancré dans la tradition. Suite à l'extraordinaire inventivité esthétique qui modifie totalement les conceptions de l'art des années 1905-1914, il est dans la sensibilité maniériste du groupe des prix de Rome des années 20. Au lendemain de l'effroyable saignée de la guerre, le souci de vraies valeurs est ramené dans le contexte général du retour à l'ordre des années 1919-1925 tant sur le plan politique et social que culturel. L'École des Beaux-arts s'est obligatoirement associée à ce retour à l'ordre. Aucun des architectes ayant travaillé avec Raymond Delamarre – Michel Roux-Spitz, Léon Azéma, Jacques Carlu, Hippolyte Boileau, Pierre Patout, Henri Pacon et même Paul Tournon dont l'enseignement à l'École se fait le défenseur absolu de l'interdépendance des "trois arts" (peinture, sculpture, architecture) – n'échappe à cette nécessité formant le socle d'une nouvelle renaissance classique.

Le groupe auquel appartient Raymond Delamarre réunit chez les peintres Dupas, Roganeau, Billotey, Pougheon et Despujols, chez les sculpteurs Foucault, Janniot, Martial et Vézien, chez les architectes Carlu, Roux-Spitz et Azéma et le graveur Decaris. Il forme le noyau dur d'une "école Jean Dupas" autour des recherches romaines du peintre bordelais optant pour ce maniérisme, dont on lui prête le plus souvent l'invention⁵.

Il était possible d'analyser la réussite scolaire de Raymond Delamarre et de montrer comment ses plus beaux monuments publics, ceux des années 20 et des années 30, suivent cette esthétique. Tout en construisant l'édifice de son instruction et de son habileté, ils contribuent au renouveau de la sculpture monumentale. Devenu membre de la Société des Artistes Décorateurs à l'Exposition internationale des arts décoratifs de 1925, le sculpteur affirme une compétence d'artiste-décorateur que reconnaît le chroniqueur régulier des salons de sculpture Paul Vitry. Ce dernier qualifie de « goujonnesques » ses reliefs de la fontaine de Roux-Spitz dans un jardin du Cours-la-Reine signé Joseph Marrast.



Raymond Delamarre, relief Les Arts et Monuments régionaux.

Fier de ses alliances familiales – il épouse en 1927 Mariel Jean-Brunhes, ethnologue et géographe, fille de Jean Brunhes (1869-1930), l'un des fondateurs de la géographie humaine – Raymond Delamarre est un très bon sculpteur qui fait honnêtement son travail. Il a du talent, du métier et de la technique.

Le sentiment d'appartenance à la rémanence d'un esprit français imprègne toute son œuvre. La période 1919-1937 marque l'attachement du sculpteur à une "école française" définie par le critique Waldemar George et son entourage à cette époque. L'exemple flagrant de cette symbolique nationale est fourni par le

Bulletin n° 74 - Novembre/Décembre 2012

Les Arts et Monuments Régionaux, une oeuvre signée Raymond Delamarre

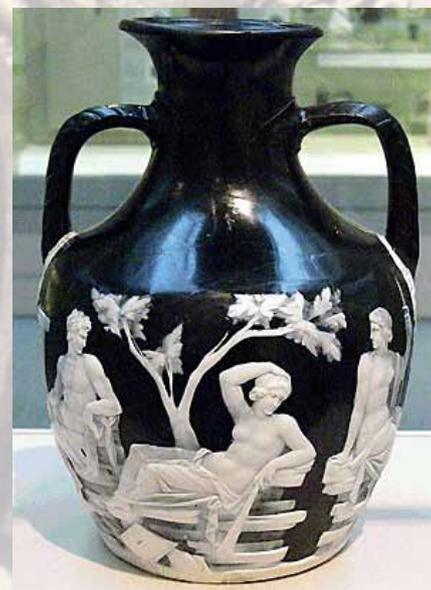


gigantesque panneau *Les Arts et Monuments régionaux* de la salle à manger des premières classes du paquebot *Normandie* (1935). Située sous l'étage du grand salon et du salon fumeur au cœur du navire, cette grande salle à manger constitue l'un des chefs-d'œuvre de l'Art déco. Elle est organisée par le duo d'architectes et décorateurs Pierre Patout et Henri Pacon.

Le passager imaginaire d'aujourd'hui se représente ses dimensions dépassant l'imagination : 86 mètres de long - soit 13 mètres de plus que la galerie des Glaces - et 9, 50 mètres de haut - hauteur équivalente à trois niveaux de ponts du navire ! D'une surface totale de 1063 m², c'est le plus grand volume intérieur existant dans le ventre d'un paquebot⁶. Pour décorer les murs plaqués de marbre rouge et de dalles de verre, quatre panneaux monumentaux de 6 mètres de haut sur 4 de large sont confiés à Raymond Delamarre, Léon Drivier, Pierre Poisson et Albert Pommier.

Dans son œuvre thématique destinée à un public de rang élevé qui n'aime pas les innovations, Raymond Delamarre s'approprie des sources d'inspiration composites, tels l'art précieux de la toreutique romaine⁷, les chevaliers normands de la tapisserie de Bayeux, les statues-porche de Chartres, l'art de cour sous Charles V, le Quattrocento, le Cinquecento avec la coiffure de l'ange Gabriel à la Pollaiuolo, l'art de la Renaissance bellifontaine... L'exaltation de la richesse des arts régionaux trouve ici une place que nul jusqu'alors ne lui avait attribuée et il est probable qu'une parfaite lecture de la surabondante iconographie paraisse difficile à terminer. Le relief est à déchiffrer comme la pierre de Rosette, même s'il ne présente aucune difficulté particulière.

Diane atteint au "style de cour" du Vase de Portland du British Museum, l'un des plus célèbres vases en verre-camée laissé par l'Antiquité romaine. Le sculpteur connaît ce chef-d'œuvre daté d'environ 5-25 après JC, par de nombreuses copies et reproductions. Mais le sensualisme de la déesse, l'élégance de son attitude, le jeu des bras et des mains formant un ensemble de gestes précieux, le fini parfait, la froide majesté du sourire flottant sur le visage, la beauté du corps peuvent également s'inspirer de ce que l'art officiel de la Renaissance de Fontainebleau produit de plus beau dans le domaine des œuvres raffinées. On pense à *Diane au bain*, tableau de François Clouet censé représenter vers 1571 Diane de Poitiers.



De haut en bas : Jean Goujon, *Diane au cerf*, Musée du Louvre, vers 1549/ Anonyme, *Ecole de Fontainebleau, Gabrielle d'Estrées et sa soeur*, Musée du Louvre, 1594/ Raymond Delamarre, *Diane Chasseresse (?)* (détail du relief), 1935/ François Clouet, *Diane au bain*, National Gallery of Washington, vers 1571.

A droite : Vase de Portland, British Museum, (s.d).

Les Arts et Monuments Régionaux, une oeuvre signée Raymond Delamarre

L'étagement des motifs couvre le champ du panneau et se ressent du style de Janniot illustré par la tapisserie du musée des Colonies en 1931, ou par le grand relief *La Normandie* dans la niche au fond du salon des banquets du paquebot.

Au dessus de Diane, le graphisme souple et élégant d'une figure hanchée rappelle la Vierge en argent doré de Jeanne d'Évreux, oeuvre qui justifie le renom des orfèvres parisiens de la première moitié du XIV^e siècle. Au lieu de tenir sur son bras gauche l'Enfant-Jésus à demi-nu, cette allégorie plus parisienne que normande porte la cathédrale de Rouen qui correspond au traitement de son style du XIV^e siècle et dont le rayonnement va bien au-delà des limites de la Normandie. Dans son relief *Paris ville d'art* (1937), Henri Lagriffoul présente lui aussi une muse de l'architecture souriante et reproduit avec une exactitude quasi-documentaire Notre-Dame de Paris en miniature⁸.

La finesse des détails relève pour ainsi dire de la miniature et justifie le procédé de la confrontation d'échelle. Depuis ses premières oeuvres, Raymond Delamarre emploie ce procédé que les Égyptiens, les Khmers, les Amérindiens, pratiquent depuis des millénaires et que reprennent les artistes romans et les préraphaélites anglais. Puis il le systématise dans les reliefs des années 50. Sa documentation est extrêmement fiable puisqu'il va jusqu'à présenter le porc-épic, emblème de Louis XII et celui-ci est en effet, pendant plusieurs années, gouverneur de Normandie sous le règne de son cousin Charles VIII.

Raymond Delamarre n'ayant pas encore été pris en compte par l'histoire de l'art en 1985, on ne s'étonne pas que Bruno Foucart ait si peu dit sur lui : « Le véritable talent de Raymond Delamarre est l'art de la médaille ». Mais au-delà de cette réflexion, il apparaît tout de même qu'il pose une problématique à propos de cette plaque géante « ciselée comme une médaille ». Il ajoute ces mots manquant de sympathie : « face à son relief où rien ne dépasse, celui de Drivier témoigne plaisamment d'une toute autre sensibilité »⁹.

On retrouve en 1937 au Palais de Chaillot des oeuvres de Raymond Delamarre avec celles de Bourdelle, Bouchard, Drivier, Janniot, Landowski, les frères Martel, Poisson, Pommier, Saupique, etc. Il faut faire une place particulière à ce programme ambitieux, classique et sophistiqué qui montre une vocation fondamentale, l'art monumental. On ne peut le concevoir en dehors d'un art savant, propre à faire valoir ce goût national définissant la sensibilité du temps.



De haut en bas : Alfred Janniot, relief du palais des Colonies, 1931. Bas-relief en pierre patinée d'or adouci. Architecte Albert Laprade. Figure centrale représentant L'Abondance / Alfred Janniot devant la fresque *La Normandie* pour la salle à manger des banquets du paquebot *Normandie* (1935).



De 1956 à 1966, la société Arthus-Bertrand commande l'édition de la plaque *Les Arts et les Monuments de Normandie* et en 1997, une maquette en plâtre patiné au dixième de la dimension définitive (62 X 37, 5 X 5 cm) est offerte en donation par les héritiers de l'artiste au musée des années 30, à Boulogne-Billancourt¹⁰. Elle est prêtée en 2008 au musée des arts décoratifs de Bordeaux, dans le cadre de l'exposition *Bordeaux années 20-30 de Paris à l'Aquitaine*¹¹. Grâce à la mise à l'abri au début de la guerre de la décoration du *Normandie*, la famille Delamarre espère retrouver la trace du relief de leur père aux États-Unis.



Le premier travail universitaire consacré à Raymond Delamarre va servir de tremplin à la poursuite des études le concernant, c'est certain. Il faut continuer la valorisation de son œuvre sculptée, soutenu par l'association de ses amis créée par sa famille en 2005 et par le site officiel internet **www.atelier-raymond-delamarre.fr**. Le sculpteur bénéficie d'un spectaculaire regain d'intérêt depuis que les sculpteurs figuratifs des XIX^e et XX^e siècles et surtout les artistes du Trocadéro, sont sortis du purgatoire au début des années 80.

Béatrice HAURIE

L'auteur, docteur en Histoire de l'art, a été chargée du centre de documentation sur la sculpture moderne du musée Despiau-Wlérick à Mont-de-Marsan de 1990 à 2009.

De gauche à droite et de bas en haut : Raymond Delamarre, *Les Arts et Monuments Régionaux*, *Diane*, l'allégorie portant la cathédrale de Rouen et l'allégorie portant l'abbaye aux Hommes de Caen (détails du relief), 1935/*Vierge de Jeanne d'Evreux*, Musée du Louvre, entre 1324 et 1339/Henri Lagriffoul, *Paris ville d'art*, bronze, jardin du Musée Despiau-Wlérick, Mont-de-Marsan, archives Béatrice Haurie.

1-Précision apportée par Jean-François Delamarre, Exposé du jeudi 1er avril 2004, Club Kiwanis de St-Germain-en-Laye Chambourcy.

2-Archives Nationales AJ/52/343, dossier individuel de l'Ecole des Beaux-arts, feuille de renseignements et lettre du 6 octobre 1906 de Coutan (1848-1939) au directeur de l'école Léon Bonnat, au sujet de l'admission de Raymond Delamarre dans son atelier. Coutan obtient le grand prix de Rome en 1872. Il est l'auteur de toute la statuaire de la grandiose Fontaine du Progrès (jardin de l'Exposition universelle de 1889), de *La France à la Renaissance*, gardienne du pont Alexandre III et de *Chasseurs d'aigles* (plâtre au musée d'Orsay), dont le bronze orne la façade du Museum national d'histoire naturelle. Membre de l'Institut, il est chef d'atelier de sculpture à l'Ecole des Beaux-arts de 1905 à 1929.

3-Cf. Alfred Auguste Janniot (1889-1969), ouvrage collectif sous la direction d'Anne Demeurisse (Emmanuel Bréon, Bruno Foucart, Béatrice Haurie, Michèle Lefrançois, Paul-Louis Rinuy), éd. Somogy, Paris, 2003.

4-Béatrice Haurie, *Les monuments publics de Raymond Delamarre (1890-1986)*, thèse de doctorat en Histoire de l'Art, Université Toulouse II, direction Luce Barlangue, 4 volumes, juin 2012.

5-La référence à Jean Goujon, le plus grand sculpteur de la Renaissance française, montre la tendance maniériste à laquelle Raymond Delamarre va réagir après-guerre.

6-Sur la description des pièces, voir en ligne "Paquebots", www.culture.gouv.fr/.../joconde/.../paquebots/paquebots-confort.htm. Sur la décoration pièce par pièce, voir Bruno Foucart, *Normandie, l'épopée du "géant des mers"*, dir. François Robichon, Herscher, 1985, pp. 94-95.

7-Art du ciselage, de la gravure sur métal et sur ivoire. Le trésor de Boscoreale (milieu du I^{er} siècle) se situe parmi les chefs-d'œuvre de la toreutique romaine.

8-Henri Lagriffoul (1907-1981) est fils d'un orfèvre parisien et élève de l'atelier Coutan à l'Ecole des Beaux-arts. Il obtient le grand prix de Rome en 1932. Nommé professeur à l'Ecole en 1944, il est l'auteur de plusieurs monuments aux déportés politiques, notamment le premier grand monument d'Auxerre en 1949. Le musée Despiau-Wlérick à Mont-de-Marsan possède plusieurs œuvres de cet artiste.

9-Normandie, l'épopée du "géant des mers", dir. François Robichon, Herscher, 1985, p. 94.

10-Cf. *Décors de paquebots*, cat. de l'exposition 1999, musée des années 30, Boulogne-Billancourt.

11-Cat. de l'exposition, octobre 2008-janvier 2009, éditions Norma, Bordeaux, Emmanuel Bréon, p. 102.

Normandie, derniers jours

Le 9 février 1942, *Normandie* était détruit par un incendie dans le port de New York, où il était immobilisé depuis la fin de l'été 1939. C'était il y a soixante-dix ans, un anniversaire qui fournit l'occasion de revenir sur les événements qui conduisirent à la perte d'un des plus beaux navires de tous les temps.

Lorsque *Normandie* appareilla du Havre au début de l'après-midi du mercredi 23 août 1939, nul parmi ceux qui venaient d'embarquer ou assistaient au départ, ne pouvait imaginer que le grand paquebot ne reviendrait plus en France. Jusque-là, malgré la tension qui régnait en Europe, *Normandie* avait assuré la liaison entre le Havre et New York conformément à son horaire. Le *flagship* de la *French Line* avait ainsi accosté au quai Joannès Couvert le lundi 21 août après-midi ; il avait ce jour-là à son bord quelques passagers de marque, dont l'état-major de la Compagnie Générale Transatlantique - le Président Jean Marie, le directeur général Henri Cangardel et le secrétaire général Edmond Lanier.

Normandie était, depuis le mois précédent, commandé par Etienne Payen de la Garanderie qui, après un court interim assuré par le commandant Duchesne, avait succédé à Pierre Thoreux, commandant titulaire depuis l'été 1936. Pour cette 139^e et dernière traversée, Maurice Belvaire était commandant en second, et il y avait encore à bord quelques-uns des membres de l'état-major du voyage inaugural, dont le commissaire Villar, le docteur Bohec et le chef Gaston Magrin.

Avec le complément embarqué à Southampton, *Normandie* emportait 1417 passagers : 424 en classe cabine (première classe), 593 en classe touriste, 400 en troisième classe – ce qui signifie que l'ensemble des cabines dites mixtes avait été commercialisé en troisième.



En cette fin d'été 1939, nul n'ignorait les risques de guerre. *Normandie* avait ainsi, peu de temps auparavant, fait l'objet d'une expérimentation, une traversée menée à allure réduite (24 nœuds), afin de vérifier que dans l'hypothèse où la déclaration de guerre interviendrait à la fin d'une traversée *eastbound*, le navire pourrait retourner à New York.

Mais pour le reste, l'été 1939 s'était déroulé normalement, avec des résultats commerciaux très satisfaisants. Lors de leur tournée tout juste achevée aux Etats-Unis, les dirigeants de la *French Line* avaient d'ailleurs évoqué, avec leurs collaborateurs et leurs correspondants, la mise en chantier prochaine d'un grand paquebot rapide pour la ligne de New York, destiné à opérer conjointement avec *Normandie* et à offrir, à partir de 1944, un service express à deux navires.

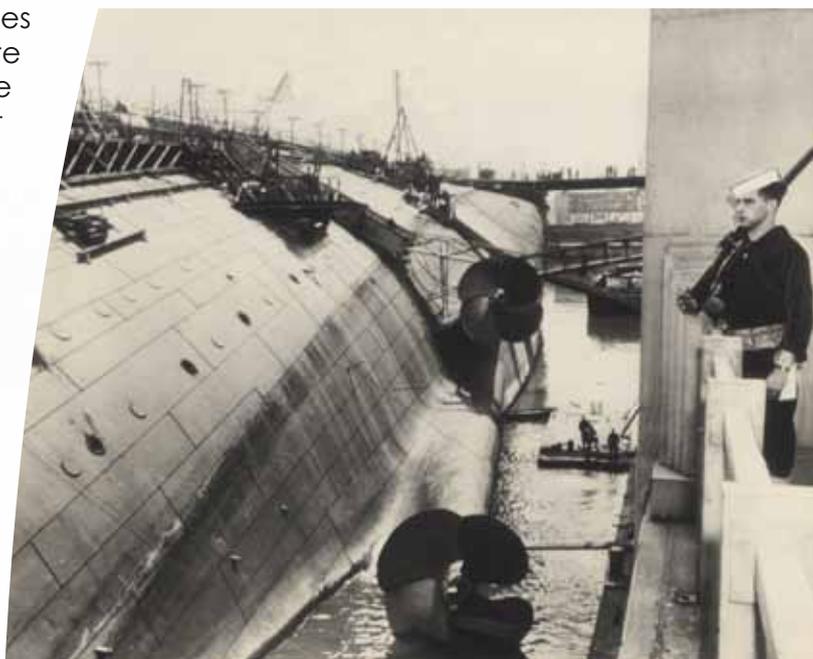
C'est pourtant ce 23 août que tout bascula, lorsque fut confirmée la signature du pacte germano-soviétique, qui libérait l'Allemagne du risque de devoir mener une guerre sur deux fronts. La dernière traversée de *Normandie* eut donc lieu dans un climat particulier, celui d'une guerre dont on savait désormais qu'elle ne serait plus évitée.

Il n'existe pas de film du dernier voyage : les images en couleur réalisées par le cinéaste Jean Vivier, et intégrées au film d'Eric Lange diffusé à deux reprises par Thalassa, furent en réalité tournées un peu plus tôt, lors de la traversée du 26 au 31 juillet 1939. Mais le commandant Payen de la Garanderie témoigna, beaucoup plus tard, de son soulagement à l'arrivée à New York, aux premières heures du lundi 28 août, après une traversée particulièrement rapide.

Normandie aurait dû repartir dès le mercredi 30 août. Mais peu avant l'appareillage, le commandant reçut l'ordre d'y surseoir. Les chaudières furent éteintes, définitivement, les passagers qui le souhaitaient embarquèrent sur *Aquitania* de la Cunard, et *Normandie* resta au pier 88 nord. Il fut rejoint par *Queen Mary* au pier 90 sud, le 4 septembre au matin, puis par *Ile-de-France* le 7 septembre.

Très vite, les services transatlantiques s'interrompirent, même si *Rex* et *Conte di Savoia* revinrent régulièrement à New York jusqu'à la fin du printemps 1940. Sous pavillon français, mais peints en gris, *De Grasse* et *Champlain* assurèrent eux aussi quelques traversées et contribuèrent au rapatriement des 1300 hommes et femmes qui composaient l'équipage de *Normandie*.

La *French Line* prit très tôt le parti de désarmer son *flagship* à New York, la sécurité du paquebot y étant en apparence garantie. Elle s'opposa par ailleurs à toute utilisation militaire de *Normandie*, mettant en avant la valeur du navire, de sa décoration, ainsi que l'intérêt de disposer d'un navire prêt à reprendre la mer si le conflit venait à se dénouer rapidement. Le mobilier fut donc soigneusement protégé, les machines mises en état de conservation, les cheminées recouvertes. En octobre, il ne resta plus à bord qu'un équipage réduit, 113 officiers et marins. Là où c'était possible, les superstructures furent peintes en gris mais, pour l'essentiel, *Normandie* conserva ses couleurs du temps de paix.



Le temps s'écoula lentement. L'hiver arriva et mit à l'épreuve un équipage arrivé en été, peu équipé pour affronter le froid et les intempéries et qui, en règle générale, disposait de peu de moyens, les salaires étant le plus souvent délégués aux familles. Les liens avec celles-ci furent maintenus un temps, puis furent rendus beaucoup plus difficiles après la chute de la France.

Au début du mois de mars 1940, le nouveau *Queen Elizabeth* rejoignit *Normandie* et *Queen Mary*. Ceux qui étaient alors les trois plus grands navires du monde restèrent peu de temps ensemble, deux semaines à peine, puis *Queen Mary* quitta New York. *Queen Elizabeth* vint prendre le poste devenu vacant au pier 90 sud, le long du paquebot de la *French Line*. En novembre, *Queen Elizabeth* s'en alla à son tour, faisant de *Normandie* le seul occupant permanent des plus grands piers du port de New York.

Il était inévitable, avant même que les Etats-Unis entrent dans le conflit, que le gouvernement américain se préoccupât de la sécurité et du devenir de *Normandie*. Avec les *Queens*, qui allaient bientôt commencer à opérer sur l'Atlantique nord et devaient apporter une contribution absolument décisive à l'effort de guerre allié, *Normandie* était en réalité le seul navire au monde à être capable de transporter une division entière - 15 000 hommes - d'Amérique en Europe en quelques jours, en naviguant à grande vitesse et sans escorte. Ses dimensions et ses performances exceptionnelles faisaient du grand paquebot un enjeu militaire et stratégique essentiel, à protéger à tout prix.



15 mai 1941, un détachement d'une centaine de Coast Guards embarqua sur *Normandie*, avec la mission de veiller à la sécurité du navire et, en réalité, de s'assurer que l'équipage français n'entreprendrait aucune action de sabotage. C'est ainsi que pour chacune des activités du bord, les marins français eurent à leurs côtés des Coast Guards armés, de fusils au début, de matraques ensuite avant que, une certaine confiance s'installant, les armes soient laissées au pied de la coupée. Cette situation étrange dura un peu plus de six mois, jusqu'à l'entrée en guerre des Etats-Unis.

Les événements se précipitèrent alors. Dès le 8 décembre, le commandant des Coast Guards chargé du bataillon assurant la surveillance de *Normandie*, annonça à Hervé le Huédé, commandant de *Normandie*, que près d'un millier d'hommes seraient désormais hébergés à bord. Le 11 décembre, les Etats-Unis décidèrent de s'emparer, en vertu du droit d'angarie, de l'ensemble des navires neutres présents dans leurs ports, à commencer par *Normandie*. Le 16 décembre, *Normandie* devint *USS Lafayette* en même temps que le plus grand navire sous pavillon américain. L'équipage français qui, depuis l'été 1939, s'était employé à maintenir *Normandie* en parfait état de marche, fut immédiatement invité à quitter le bord – et ce fut là la

première erreur des Américains, qui prenaient possession, sans aucune préparation, d'un navire immense, complexe et atypique.

Avant que les travaux commencent, le devenir de *Normandie* fit débat. La Navy avait besoin de porte-avions et le grand paquebot, avec sa propulsion turbo-électrique, l'immense volume de la salle à manger des premières classes, se prêtait sans doute à une conversion de ce type. Il fut finalement décidé d'aller au plus simple, au plus rapide et, en réalité, au plus utile, en transformant *Normandie* en transport de troupes.

Le 23 décembre, le contrat fut attribué à l'entreprise Robins dry Dock and Repair Company : pour un montant de 3,9 millions de dollars, *Normandie* devait être prêt à prendre la mer le 31 janvier 1942, après être passé en cale sèche, avoir reçu son équipement militaire et son ravitaillement.

Le bon sens l'emporta donc, mais le chaos s'installa. *Normandie* resta au Pier 88, ce qui fit de tout le processus de transformation un cauchemar logistique. Entre l'organisme chargé d'assurer la conversion, l'Army, la Navy, les responsabilités ne furent jamais clairement délimitées. Compte-tenu de la désorganisation qui régnait à bord, il fut vite clair que le navire ne serait pas prêt à la date du 31 janvier. Conscients toutefois de la valeur exceptionnelle du navire, soucieux de permettre sa restauration à la fin du conflit, les Américains démontèrent et entreposèrent avec soin l'ensemble des œuvres d'art, du mobilier et des éléments composant le décor.

Le 9 février 1942 au matin, peu de jours avant la date d'appareillage finalement fixée au 14 février, un ouvrier nommé Clement Derrick fut chargé de démonter, avec une petite équipe, les colonnes métalliques qui, dans le grand salon, avaient servi de support aux luminaires de Labouret. Les trois premières colonnes furent démontées dans la matinée. La quatrième, située sur bâbord en arrière du grand salon, attendit le début de l'après-midi. Au moment où Derrick achevait son travail, des étincelles provoquées par son chalumeau touchèrent les gilets de sauvetage en kapok, empilés en grand nombre à proximité. Les gilets de sauvetage s'embrasèrent.

Un des hommes présents sur la scène s'empara des deux seaux d'eau qui constituaient la seule sécurité prévue, et trébucha. En quelques minutes, le grand salon était devenu un brasier. Les hautes baies vitrées se brisèrent sous l'effet de la chaleur. Attisé par un fort vent de nord-ouest, le feu se rua d'abord vers l'arrière du navire, et gagna rapidement l'ensemble du pont promenade.

Aucun moyen de lutte contre l'incendie ne fonctionnait. Pire encore, aucune procédure d'alerte n'avait été précisément définie. Près d'un quart d'heure après le début de l'incendie, un homme héla depuis le bord un Coast Guard présent sur le pier et lui demanda d'appeler les pompiers. Ceux-ci furent très vite sur place, mais constatèrent tout aussi vite la gravité de la situation : extrême difficulté à tirer des tuyaux suffisamment longs pour combattre le feu, navire en cours d'abandon et bientôt privé d'énergie – et donc de toute possibilité d'évacuer l'eau stagnant à bord.

Les pompiers craignaient par ailleurs, et à juste titre, que le feu se propage au port comme en 1900 à Hoboken, de l'autre côté de l'Hudson. Ils mobilisèrent donc des moyens importants pour combattre le sinistre à l'aide de bateaux-pompes, sans prendre conscience du fait que la stabilité du navire allait vite se révéler précaire, d'autant que les soutes et les water-ballasts étaient pratiquement vides, et que personne à bord ne s'était préoccupé de ce sujet crucial.

Au total, les pompiers de New York déversèrent environ 10 000 tonnes d'eau sur *Normandie*, dont 6000 environ stagnèrent ou gelèrent à bord. La gîte atteignit très vite 11 à 12° sur tribord avant de se stabiliser à 15° environ vers 18h, à tel point que lorsque le feu fut maîtrisé, et que l'on constata que celui-ci n'avait provoqué que des dégâts limités, on put croire *Normandie* hors de danger.

A partir de 22h30 toutefois, la renverse de la marée fit que le courant appuyait désormais sur le flanc tribord. A partir de ce moment, la gîte augmenta de façon inexorable. Elle atteignit 25° à minuit, puis 40° vers 2 heures. A 2h37 le 10 février, *Normandie* chavira et se coucha dans l'Hudson, avec une gîte de 79° sur bâbord.

L'incendie et le chavirage signèrent la destruction de *Normandie*. L'histoire ne s'arrêta pas là pour autant. Confronté à un nouveau désastre militaire deux mois après Pearl Harbor, ainsi qu'à une situation embarrassante, le gouvernement américain prit la décision de renflouer le paquebot, avec l'espoir de le restaurer et de l'utiliser à nouveau.



Les superstructures furent rasées au-dessus du pont principal, afin d'abaisser le centre de gravité du navire. Il fallut ensuite rendre la coque étanche, en bouchant la totalité des hublots immergés et en refermant les sabords laissés ouverts sur bâbord. Puis on commença à pomper, et *Normandie* se redressa. Le 15 novembre 1943, ce qui restait du grand paquebot put quitter le pier 88.

L'examen de la coque et des machines révéla l'importance des dommages engendrés par un séjour prolongé dans l'eau. La remise en état du navire aurait coûté beaucoup d'argent, n'aurait sans doute pas permis de lui rendre sa qualité initiale, et n'aurait présenté aucun intérêt sur le plan militaire, compte-tenu des délais nécessaires – fin 1943, les alliés s'apprêtaient à débarquer en *Normandie*.

Malgré la volonté du Président Roosevelt, personnellement attaché au paquebot, le secrétaire d'Etat à la marine James Forrestal s'opposa à ce que les Etats-Unis investissent dans la restauration de *Normandie*, considérant que l'urgence et les besoins étaient ailleurs. L'épave, longtemps immobilisée à Red hook (Brooklyn) fut déclarée surplus et vendue à la ferraille en 1946, la *French Line* n'ayant, de son côté, jamais envisagé de remettre *Normandie* en état de naviguer.

Malgré les rumeurs et les bruits persistants, dont *Thalassa* s'est fait l'écho en 2011 avec un documentaire intitulé *Normandie assassiné*, aucun élément tangible n'est jamais venu donner crédit à la thèse du sabotage. Plusieurs séries de faits convergent a contrario, et font que la thèse de l'accident est non seulement plausible, mais reste sans doute la seule à laquelle on puisse accorder crédit :

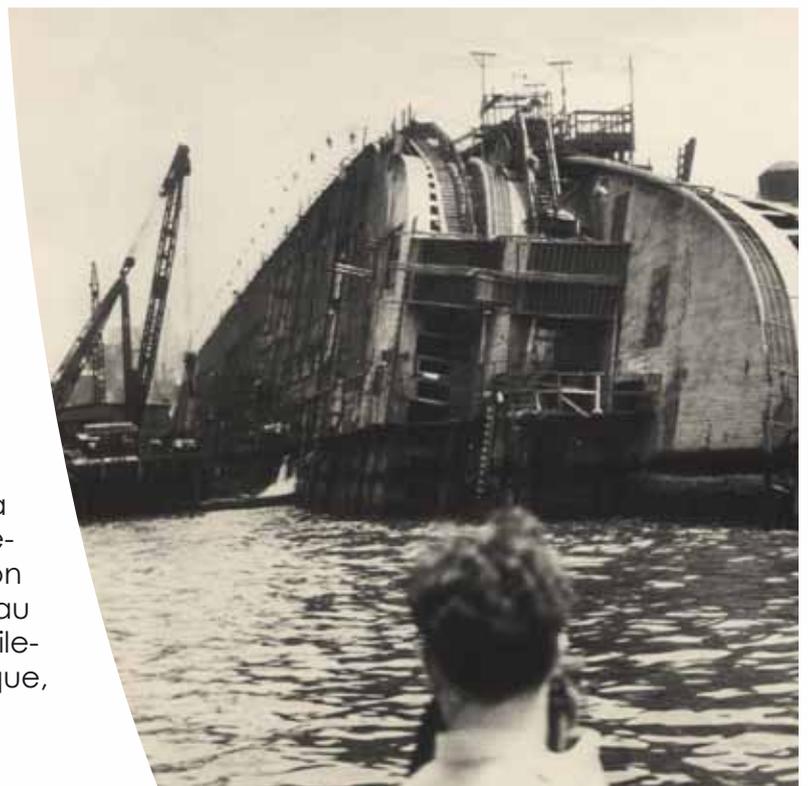
- tout a concouru, dans la manière dont fut conduit le chantier de transformation, à mettre *Normandie* en danger : le débarquement de l'équipage français, l'impréparation des Américains, le maintien du paquebot au pier 88 où les secours ne pouvaient que difficilement intervenir, l'absence d'une autorité unique, constituaient des facteurs de risque majeurs.

- L'enquête américaine permit que les conditions exactes de l'accident soient parfaitement documentées. La reconstitution montra en particulier que l'emballage des gilets en kapok était hautement inflammable et que l'intervention menée par Clement Derrick et son équipe auprès de piles de gilets était particulièrement dangereuse. - Enfin s'il faut parler de la mafia, il convient de ne pas oublier que celle-ci soutenait l'effort de guerre américain. Quelle qu'ait pu être la volonté de la mafia de montrer que le domaine portuaire lui appartenait, y avait-il là le mobile d'une action infligeant aux Etats-Unis un coup aussi violent que la perte de *Normandie*, qui était à la fois essentiel à l'effort de guerre et irremplaçable ?

Tristes et sombres comme une interminable agonie, tels apparaissent les derniers jours de *Normandie*. Peut-être est-ce en réalité parce que cette fin misérable fut la conclusion inattendue d'une carrière exceptionnellement brillante malgré sa brièveté, qu'il est finalement si difficile de croire, soixante-dix ans après les événements, que *Normandie* ait pu disparaître du fait de négligences accumulées.

Frédéric OLLIVIER

Cet article se fonde sur l'ouvrage du même auteur *Normandie* : Un chef-d'œuvre français (1935-1942), Editions Chasse-Marée, 2005.



Racontez-nous votre histoire du *France* !

Cet été, l'événement « *Le Havre, un été passionnément France* », célèbre le cinquantième anniversaire de la mise en service du paquebot *France* à travers 3 expositions. Notre association était présente sur la plage et la promenade des Régates, jalonnées de nombreuses photographies inédites issues en partie de nos collections, à l'Espace André Graillot, où était présentée l'exposition « *Mer d'argent, les arts de la table à bord des paquebots* », ainsi qu'au Musée Malraux avec l'exposition « *Paquebot France* ».

Cet anniversaire nous a conduit à recueillir, par le biais d'entretiens de mémoire orale, ce que le paquebot *France* représente encore aujourd'hui pour celles et ceux qui l'ont connu. Paquebot légendaire, le *France*, dernier grand transatlantique de la Compagnie, reste gravé dans les esprits.

Réalisé au Musée Malraux pendant toute la période de l'exposition, ce travail compte aujourd'hui une vingtaine de témoignages enregistrés et diffusés sur notre site internet. Un questionnaire commun à tous les entretiens a permis de réveiller la mémoire individuelle et collective. La précision de certaines dates ou événements a pu s'estomper au fil du temps. Exercice périlleux cinquante ans après la mise en service du *France* !

Nous souhaitons comprendre la place qu'occupe encore aujourd'hui ce géant des mers dans la société française, à travers l'évocation, par les témoins, d'une certaine abondance caractéristique des " Trente Glorieuses ". Sans succomber à la nostalgie d'une époque fastueuse, il s'agissait de se situer au cœur de l'histoire sociale d'une époque révolue - encore très présente dans les esprits - ainsi que dans l'histoire du travail au sein d'une grande entreprise française : la Compagnie Générale Transatlantique. Qu'ils aient été passagers, Havrais ou non, navigants ou sédentaires à la Transat, ils racontent leur expérience du *France* au Havre. Mais ce n'est pas seulement le *France* qui se dévoile par la parole des témoins, c'est aussi la ville du Havre, son port d'attache.

Tout au long des entretiens, de nombreux qualificatifs élogieux sont associés au paquebot. A la question « qu'est-ce que le *France* était pour vous ? », Havrais ou voyageurs de passage, navigants ou non, tous répondent de concert : « le luxe », « un fleuron de l'industrie », « élégance et efficacité », « majestueux, beau et imposant », « la french touch » ... Pour les enfants du personnel navigant, le *France* signifie à la fois le « retour du père » et « un lieu de travail » ; un lieu où « on n'avait pas accès au luxe [réservé aux] passagers ». Entrés par la petite porte, ces "enfants du *France*" regardent « le mastodonte » du haut de leur petite taille. Ils se souviennent de la rigueur et du professionnalisme qui régnaient en maître à bord. Mais le *France* était aussi appelé « le gros », celui sur lequel tout était permis : « le *France* du gaspillage ». Après avoir été « *France*, une pin-up », « un papillon sur l'eau », il finit sur les autocollants syndicaux comme « *France*, l'oiseau blessé ».

Le *France* au Havre : nos témoins évoquent l'agitation et l'effervescence de toute une ville qui voit arriver entre 2 000 et 3 000 personnes par vague tous les 15 jours. La gare maritime est une vraie fourmilière. Et pour beaucoup, « l'arrivée du *France*, c'était New York qui débarquait au Havre ». La Compagnie donne du travail aux Havrais jusqu'au milieu des années 1970, décennie marquée par la fin du transport maritime de passagers. Désormais, la traversée transatlantique passe par les airs. Le séjour au "quai de l'oubli" est le coup de grâce donné au *France*, devenu un « paquebot délavé avec un mètre de moules collé à sa coque ». Rares sont les entretiens qui ne se termineront pas sur ce constat : « le *France*, c'était Le Havre » !

Si vous souhaitez apporter votre témoignage, proposer des documents d'archives, photographies, films... Contactez-nous ! (02 35 26 33 07 ou memoire@frenchlines.fr)

L'Association tient à remercier chaleureusement tous les témoins qui ont participé jusqu'à ce jour. Les entretiens sont consultables sur le forum Paquebot *France* : (<http://forum.frenchlines.com/sujet-376>) ou sur rendez-vous auprès de l'Association French Lines.

Comme tous les ans le patrimoine de French Lines s'enrichit régulièrement grâce à vos dons. Ces gestes participent à la préservation du patrimoine maritime. Nous tenons à exprimer à chacun notre profonde gratitude.

Archives

Claudine BAILLY : Documents d'une passagère de la croisière en Méditerranée du *France* 1962 : souche d'un billet de train ; billet de passage ; plans pour passagers ; étiquette à bagages ; dépliant SS *France vous reçoit* ; programme du théâtre ; liste de passagers du 1^{er} avril 1966 ; cartes postales du *France* en mer ; bon de transport vierge ; diapositives de l'extérieur et de l'intérieur du paquebot.

Jean-Pierre BAUVIN : Emmanuel Delmas (Delmas Vieljeux 1971) et Bertrand Delmas (Delmas Vieljeux 1972) : documents concernant les caractéristiques techniques / Emmanuel Delmas (Delmas Vieljeux 1971), collision avec le navire italien *Vera Berlingieri* : photocopie d'article de presse, 1979.

Sylvain BESSON : *Compagnie Fabre* et *Compagnie des Messageries Maritimes* : courrier à bord (papier à en-tête) / *Excalibur* (American Export Lines) : enveloppe.

Laurent BREARD : 1 photographie du *Stolt Achievement* en cale sèche au Havre, janvier 1998.

A.M. DESNOS : 1 carnet du passager Transat, ligne Le Havre - New York, 3^e trimestre 192.

Clémence DUCROIX : *Sciences et Avenir* n°154 contenant un article sur la construction du *France* 1962, décembre 1959 / Inauguration du navire *Le Piana* (*La Méridionale*, 2011) : coordonnées des agences de la compagnie ; billet de passage ; dépliant contenant les plans des ponts ; carton de bienvenue pour la croisière inaugurale ; un document portant mention du "Groupe SISCO" auquel est rattaché la passagère ; programme de l'inauguration ; programme des activités pour l'escale inaugurale à Bastia ; carte de la Corse ; plan de Bastia, janvier - février 2012 / L'illustration n°3054 : un feuillet illustré d'une série de vues du paquebot *La Savoie* (1901), 7 septembre 1901 / Cartes publicitaires pour des biscuits et chocolats utilisant des paquebots de la Transat dans leurs illustrations / Publicité extraite d'une brochure ou d'un livre, compagnie *Cunard Line*2.

Marie DUPONT : 1 carnet de chargement vierge, Transat / *Cité Le Havre* n°1 contenant un article sur *Normandie* (1935) : "Normandie aurait cinquante ans", février 1985 / *Méccano* magazine, la revue des jeunes n°17 (mars 1959) contenant un

contenant un article sur la construction du paquebot *France* 1962 / 1 étiquette pour la promotion des vins des chais de la Transat utilisant le paquebot *France* dans son illustration / 1 calendrier des croisières : dépliant publicitaire, automne 1968 - printemps 1969, paquebot *Antilles* (1953) / 1 pochette cartonnée à l'effigie du paquebot *Norway*, 1983 / 1 pochette "RoRo easy & flexible" contenant de la documentation Delmas et 2 CD *Naissance de Marie Delmas* / 9 feuillets portant une illustration du paquebot *France* 1962 en mer / 1 carte commentée de la vallée de la Seine de Paris au Havre.

Bernard GAVILLOT : A quai à Ténériffe, paquebot *Antilles* (1953) : reproduction d'une photographie datant de février 1967 / Buffet sur le pont du *France* 1962 lors du Tour du monde, avec le personnel de cuisine : reproduction d'une photographie / Personnel de cuisine lors du départ en retraite du chef Grangier : reproduction d'une photographie, *France* 1962 / Brigade du chef Lehuede : reproduction d'une photographie, *France* 1962 / Le commandant Desplat et le chanteur André Dassary dans la salle à manger du *France* 1962 entourés du personnel de cuisine : reproduction d'une photographie / Personnel de cuisine à bord avant le départ du Tour du monde à New York : reproduction de deux photographies, 1972, *France* 1962.

Joël GUESDON : 2 certificats d'obligations à 3,5% et d'actions nominatives de la *Compagnie des Messageries Maritimes*, 1936 / 1947 / Documents de la Compagnie des Messageries Maritimes : détention et trafic d'armes et de munitions ; consignes pour les opérations de mazoutage ; sécurité des travailleurs ; loi du 30 mai 1923 relative à la répression du délit d'embarquement clandestin à bord des navires de commerce ; article 74 de la loi du 17 décembre 1926 relatif à la répression des embarquements clandestins à bord des navires de commerce : affichettes, 1923 - 1926 / 1 photographie du *Korrigan* (*Messageries Maritimes*, 1973) en mer.

Jean-Noël HAIZE : *France* 1962 : catalogue des œuvres d'art à bord ; étiquette à bagage ; 2 enveloppes avec timbres et tampons à l'effigie du paquebot ; 2 dépliants avec les plans des différents ponts ; coupe longitudinale ; badges d'identification du personnel / COGER : dépliant "COGER AFA déménagement" ; carte de visite de Jean Delamotte / Transat : carte d'accès de Jean Delamotte aux locaux et navires de la

compagnie, 1968 - 1970 / Association pour l'Approvisionnement du Personnel de la Compagnie Générale Transatlantique, agence du Havre : carnet de Jean Delamotte, 1959 ; carnet de présentation des articles vendus, décembre 1954 / *Île-de-France* (1927) et *Liberté* (1950) : dépliant publicitaire contenant les horaires et les tarifs, décembre 1950 / *Île-de-France* (1927) et *De Grasse* (1924) : dépliant publicitaire comparant les deux paquebots / *Ville De Tunis II* (1952) : bloc-notes publicitaires illustré d'une représentation du paquebot / *Paris* (1921). Échouement dans le port du Havre : photographie, 2 mai 1929 / Paquebot indéterminé, extérieur à quai : photographie / Statue du Génie de la mer, article de presse sur son possible déménagement / Ligne Le Havre - New York, paquebots et événements de mer : revue de presse.

Pierre HAFFREINGUE : Baptême d'une rue de Bordeaux au nom d'un commandant disparu : correspondance entre la famille du défunt et le président de la CGM, mars 1986 (*Compagnie Générale Maritime*).

Marc HASPOT : Statut de la Société Havraise de Transports en commun escalier roulant, 1926 / Correspondance concernant l'Assemblée générale de 1940.

Philippe HUBSCHWERLIN : 1 billet de passage du *Colombie* (1931), octobre 1962.

Philippe HUBSCHWERLIN et Patrice CARRIERE : Photographies du *France* (1962) à quai au Havre.

François JOUISSON : 1 photographie du *Maryland II* (1958) par Boris Bytchkowsky.

Bernadette PHILIPPE : Carrière d'un chef mécanicien : correspondance ; carte d'habillement ; carte d'immatriculation de la sécurité sociale ; livret professionnel maritime ; certificats internationaux de vaccination ; livret de solde ; fascicule de mobilisation, 1934 - 1979.

Jean-Pierre MAY pour M. MOCAËR, sa fille Mme ALLARD-MOCAËR et sa petite-fille Mme MAY-CHOLAT-ALLARD : *Mexique* (1929) : liste de passagers, 25 mars - 9 avril 1934 / *Colombie* (1931), croisière de la Pentecôte : liste de passagers, 8 mai 1935 / *Liberté* (1950) : liste de passagers, 26 juillet 1955 / *Île-de-France* (1927) : étiquette à bagage ; liste de passagers, 17 août 1955 / *France* (1962) : listes de passagers, 28 septembre 1973 et 11 avril 1974 / *France* (1962) : invitation du commandant à un cocktail, 30 septembre 1973 ; programme de la journée, 8 octobre 1973 ; *L'Atlantique*, 6 octobre 1973 / Brochure du centenaire de la Compagnie Générale Transatlantique, 1955 / Illustration avec le *Liberté* (1950) devant la statue de la liberté.

Pierre MONPETIT : "La transat vous souhaite un bon voyage à bord du *France*" : livret à destination des passagers, octobre 1969 / *France* (1962) : liste de passagers, 21 mai 1970 ; programme d'activités, 22 et 25 mai 1970 ; programme de spectacle, 24 mai 1970 / *L'Atlantique*, édition France : 1^{er} jour retour contenant les dernières nouvelles du 22 mai 1970 / *L'Atlantique*, édition France : 3^e jour retour contenant les dernières nouvelles du 24 mai 1970 / *L'Atlantique*, édition France : 4^e jour retour contenant les dernières nouvelles du 25 mai 1970.

Jocelyn NARFIN : Documents sur la carrière d'un matelot : certificat de matelot qualifié ; certificat de canotier ; fiche individuelle avec une photo d'identité ; extrait de la matricule ; carnet d'habillement ; relevé de services, 1939 - 1958 / Statut du personnel navigant subalterne, 1948 / Conventions collectives de l'Union Syndicale des Marins et ADSG du Havre, vers 1959.

M. PASQUIER : Enveloppe postée à bord de *Normandie* lors de son voyage inaugural, avec un timbre à l'effigie du navire, 7 juin 1935.

Objets

Marie DUPONT : 1 étui cartonné « Luxe Bleue » contenant 5 lames de rasoir dans leur emballage individuel et portant le nom et la représentation du paquebot *Île-de-France* / 1 petite assiette portant logo de la CGM, porcelaine Pillivuyt, décor Chomette Favor / 1 plaque métallique décorée d'une reproduction d'affiche des Messageries Maritimes (« Messageries Maritimes - The French round the world line », Paul Lecat en mer par Sandy-Hook) / 1 flacon d'eau de toilette pour homme, « French Line » par Revillon-Paris.

Don anonyme : 1 poupée en plastique revêtue d'un costume et dont la coiffe adopte la forme d'une cheminée du paquebot *France* (1962).

Cyrille BENETEAU : 1 porte-clés en métal paquebot *Flandre* / 1 porte-clés en métal paquebot *Antilles* / 1 porte-clés carré en cuir rouge « Compagnie Générale Transatlantique » avec « L'homme à la barre » / 1 porte-clés carré en cuir noir « Compagnie Générale Transatlantique » avec « L'homme à la barre » / 1 porte-clés en plastique translucide « France lubrifié par Mobil » / 1 porte-clés translucide comportant photographies du quai Joannès Couvert avec le *France* à quai d'une part et le front de mer du Havre d'autre part / 1 brosse à vêtements dans un étui en plastique noir et à bords rouges, sur le couvercle noir figure « l'homme à la barre ».

Clémence DUCROIX : 1 carte postale en noir et blanc du paquebot *La Savoie*, portant le titre « *La Savoie* - Une chambre de luxe » / 1 carte postale en noir et blanc du paquebot *La Savoie*, portant le titre « Le Havre - *La Savoie* au Quai d'Escale et Gare Maritime »

Pauline MAILLARD : 2 pochettes d'allumettes « France - French Line » avec écusson tricolore et profil du navire / 2 pochettes d'allumettes « Transat - French Line » avec représentation d'une cheminée du *France* dans un médaillon

Beaucoup d'entre vous, en leur nom propre ou au nom de leur société, ont adressé en 2012 un don financier à l'Association. Les sommes ainsi recueillies seront en priorité consacrées à l'acquisition, à la restauration et la valorisation de nos collections. Qu'ils en soient vivement remerciés !

Entreprises partenaires

ARMATEURS DE FRANCE / BARRY ROGLIANO SALLES & CIE / BUREAU VERITAS / CHAIS DE LA TRANSAT / CHRISTIAN DIOR PARFUMS / CLAI SAS / CODIMAGE / GRAND PORT MARITIME DU HAVRE / GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE / GRIEME GROUPE DE RECHERCHE ET D'IDENTIFICATION D'EPAVES DE MANCHE EST / KPMG / LASER PLUS / LOUIS DREYFUS ARMATEURS SA / MERCADÉ & CIE / STEF-TFE / STIM D'ORBIGNY / SAINT NAZAIRE TOURISME & PATRIMOINE.

Sociétaires donateurs

AKRICH DENISE
ALEXANDRE THIERRY
ALLARD YVES
ALRIC RAYMOND
ANDRE BERNARD
AUBINAUD MICHELE
AUG ALAIN
AUGEREAU JEAN PIERRE
AUGIER GILBERT
AURIACOMBE PIERRE
AV CONSULTANTS
AYMERIC PIERRE
BARDUS GEORGES
BAUDET JEAN MAURICE
BAUDUZ ALAIN
BAUVIN JEAN PIERRE
BEAU DENISE
BECHHOEFER EDMOND
BELGRAND DOMINIQUE
BELIN MARIE ANNE
BELLANCOURT JEAN LOUIS
BERTHELOT FRANCOISE
BERTHET GEORGES
BERTRAND BENOIT
BERTRET JEAN LOUP
BIERRE PASCAL
BLAZUTTI THIERRY
BLILHAUT MICHEL
BONIS JEAN YVES
BORY DANIEL
BOUGAND JEAN
BOUGERIE DOMINIQUE
BOULAT ANDRE
BOUTAREL ANDRE
BOUTON DENISE
BRAULT FRANCOIS
BRISSET FERNAND
BRUNEAU MICHEL
BRUNET GILLES
BRUNET JEAN LOUIS
BRUYAS BARBARA

BUHL ALAIN
BUR DOMINIQUE
BUREAU VERITAS
CADIOU JEAN YVES
CAMBACERES JEAN MARIE
CAPMAJO JEAN CLAUDE
CAPRON RAYMOND
CAQUOT DAVID
CARATGE BENOIT
CAZADE PIERRE
CHARLES LUCETTE
CHARLOT YVES
CHARTON RENE-DENIS
CHATELET PHILIPPE
CHAUMETTE LUC
CHAUMETTE MARIE JOSE
CHENARD LAURENT
CHERNER VICTOR
CHRETIEN JEAN CLAUDE
CLAI SAS
CLERC JACQUELINE
COCHERIL GERARD
COMPAGNIE NOUVELLE DE
NAVIGATION
CONTE ANNE MARIE
CORNIER GERARD
COUILLARD FRANCOIS
COURTEVILLE JEAN PIERRE
COURVOISIER JEAN PIERRE
COUSIN ALAIN
COUVENT DE NOAILLY ELEONORE
DANY GEORGES
DARE NICHOLAS
DE LAGENEST ARNAUD
DEBRAY MARC
DELAMER JEAN JACQUES
DEMERLIAC ALAIN
DEPREUX JEAN YVES
DERVILLE PIERRE
DHAINAUT JACQUES
DUCAUNNES-DUVAL MICHEL

DUCOMET BRICE
DUFILS ALAIN
EBELIN-GERMANN EMILE
EPONVILLE PATRICK
ERNAULT JACQUES
FAVRO REINE
FERRAND HENRI
FRESNEL REMI
GAILLARD CHRISTIAN
GALLET MICHELE
GALLIEN CLAUDE
GASTON GERARD
GAUTIER FREDERIC
GAZENGL THIERRY
GAZUIT THIBAUT
GEREZ ALBERTE
GEREZ JEAN MAURICE
GIACOMONI JEAN FRANCIS
GIRE NICOLE
GIUILY ERIC
GIUILY NELLY
GIUILY PASCALE
GOMEZ JEAN
GRAND-DUFAY MARC
GRELLET LUC
GRONDIN JEAN YVES
GUENEBAUD PIERRE
GUERENNEUR MAURICE JEAN
GUICHETEAU PAUL
GUILBERT CHRISTIAN
GUILBERT PHILIPPE
GUILLEMOT MAURICE
GUILLOUET PASCAL
GUINOT BERNARD
GUYON ROBERT
HAFFREINGUE PIERRE
HARENT PAUL
HENRY-LEO THIEBAULT AMELIE
HERAULT RENEE
HERBLOT RENEE
HUCHER JEAN PIERRE

HUTEAU JACQUES
ILLY MIREILLE
JACOB MICHEL
JACOB NATHALIE
JAMBON MICHEL
JOLIVET BERNARD
JOSEPH NICOLE
JOUAULT JOEL
JOUSSON RENE
KERINO CHARLES
KINDEL CLAUDE
LACOSTE YVES
LADAGNOUS CHRISTIAN
LAFAYSSE MARC
LAGACHE JEAN PIERRE
LASER PLUS SAS
LAURENT BERNARD
LAUWICK GERARD
LAVILLAUGOUET FRANCIS
LE GALL JOSEPH
LEBAS MONIQUE
LEBORGNE MICHEL
LEBRUN BENOIT
LECANU CHRISTIANE
LECLAIR MARIE ANGE
LEFFET GERARD
LEFRANCOIS ROBERT
LEFRIANT PIERRE
LEGUEN BERNARD
LEMOUEL GILLES
LEMUT JEAN
LENAY JACQUES EMILE
LENHOF JEAN LOUIS
LEON ANDRE
LEON JACQUES
LEONARD PIERRE
LEPRETRE PHILIPPE
LEROUGE CELINE
LEROUX ALAIN
LIEUTAUD MICHEL
LIEZ JEAN LUC
LIOTARD JEAN
LOCOSTE JEAN LUC
MAHE JEAN PIERRE
MAIER GUY
MAJSTOROVIC ALAIN
MARAIS FRANCOISE
MARAIS GEORGES
MARCIACQ JEAN CLAUDE
MARTIN CLAUDE
MAUPOME GERARD
MAY JEAN PIERRE

MERZ MARIE NOELLE
METEAU JEAN PAUL
MEVEL JACQUES
MILLIASSEAU LECA DAMIEN
MILLON MICHEL
MOINE MICHEL
MOJON PAUL-HENRI
MONGON DANIEL
MONIER JEAN PAUL
MONNET JEAN PIERRE
MORIN PATRICK
NEMERY PHILIPPE
NEMO GERARD
NICOL VINCENT
NIZET MARC
NOAILLY (de) APOLLINE
NOAILLY (de) VICTOR
NOEL GERARD
NOUVEAU MAURICE
OFFREY CHARLES
OLLIVIER FREDERIC
PAGEAULT ANDRE
PAGES JEAN CLAUDE
PARIS BERNARD
PASQUET PIERRE
PASSOT RAYMOND
PATIERNI ARNAUD
PATUEL PIERRE
PAULIAN PIERRE
PENE HERVE
PERE CRISNAY (DE)
PERROY AYMERIC
PERSOGLIA MICHEL
PERSONNE NICOLAS
PHILIPPON LOUISE
PICARD CLAUDE
PIETERS JEAN
PIGNOLET YVETTE
PLANCKEEL JEANNINE
POULAIN JEAN
POZZO DI BORGO
PURDUM RICHARD
QUEMAR JEAN LOUIS
QUILLIOT BERNARD
RAGUIN CHRISTIANE
RAMI RAYMOND
RANNAUD SERGE-CHRISTOPHE
RAULT MAUD
REGNAUD ROBERT
REGOUDY ELIANE
REMON PATRICK
RENAUD-BOUE ROLAND

RICHARD DOMINIQUE
RIDENT CLAUDE
RIVIER ALAIN
ROGERET MARCEL
ROLLAND ALAIN
ROMANI GEORGES
ROSES PIERRE
ROSES YVELINE
ROUCHE PIERRE
ROUDIER JACQUES
ROUILLARD PATRICK
ROUSSEAU ANDRE
ROUX CHRISTIAN
ROUX LEON
SABARLY FRANCOISE
SABOURIN HENRI
SAGOT BENOIT
SANCHE YVES
SANMARCO PHILIPPE
SAULNIER JEAN LOUIS
SAUVAGET RENAUD
SCHNEIDER JEAN BAPTISTE
SCOTTO LA MASSESE XAVIER
SEMPERE PATRICK
SINCE FREDERIC
SMERTNICK SHEILA
SMIDT AXEL
SOCOMA
SOCQUIN BRILLAN PHILIPPE
SOUFFRON VINCENT
STRANSKY ARLETTE
SUCHE JEAN MICHEL
TESNIERE MICHEL
THIBAUT MICHEL
THUILLIER JEAN FRANCOIS
TOURNIER NOEL
TOURRET GEORGES
TOUTEE HENRI
VALERY PATRICK
VALETOUX PHILIPPE
VALLETOUX PHILIPPE
VAN PETEGHEN DIDIER
VERSCHAVE MICHEL
VIGER NELLY
VIGER ROBERT
VILLERS CLAUDE
VIMBERT BRIGITTE
VOCHEL LUCIEN
VROLAND CHRISTIAN
WANTZ JEAN FRANCOIS
ZIEGER KARL
ZOUBRITZKY GERARD

Crédits : p.3 : Trophée du ruban bleu remporté par le paquebot *Normandie* en 1935 lors de son voyage inaugural / Le paquebot *Normandie* à quai devant la gare maritime du Havre, auteur : Desboutin J. / Arrivée du paquebot *Normandie* à New York le 3 juin 1935 après avoir remporté le ruban bleu lors de son voyage inaugural / p.4 : Dîner offert en l'honneur de Madame Albert Lebrun, de Monsieur le Ministre de la Marine Marchande et de Madame William Bertrand, à New York à bord du paquebot *Normandie*, le 5 juin 1935 / Arrivée du paquebot *Normandie* à New York le 3 juin 1935 après avoir remporté le ruban bleu lors de son voyage inaugural / p.11 : *Normandie* en mer / *Normandie* à quai à New York / p.12 : *Normandie* gardé par l'armée américaine après l'incendie / *Normandie* chaviré dans le port de New York / p.13 : *Normandie* chaviré dans le port de New York / p.14 : Le grand escalier de Première classe après l'incendie / p.15 : Sur un transat, dans l'exposition "*Paquebot France*" au Havre.

Ont participé à ce numéro : Laure Bouscasse, Nancy Chauvet, Pierre Commenge, Dorian Dallongeville, Benjamin Diot, Chantal Druetz, Clémence Ducroix, Pauline Maillard / **Conception graphique :** Krizalis Design Graphique - www.krizalis.fr