

LE PAQUEBOT NORMANDIE : GEANT DES MERS ET REVE EPHEMERE

LE 29 Mai 1935 Le Havre est en liesse pour assister au 1er départ du plus fabuleux paquebot jamais construit pour la transat. NORMANDIE est bel et bien le navire de tous les superlatifs. Son 1er voyage en direction de New York est adoubi par la présence du président de la République, M. Albert Lebrun, présent également pour l'inauguration de la nouvelle gare maritime transatlantique, et dont l'épouse est la marraine du formidable monstre de 313 mètres de long dont la silhouette gracieuse va fendre l'océan jusqu'en août 1939, 139e et dernier voyage et début de la descente aux enfers du navire.

La construction de NORMANDIE ne s'est pourtant pas faite sans vague. Elle a suscité de très nombreuses polémiques, dans un contexte de crise économique mondiale consécutive au krach financier de Wall Street en octobre 1929. La question est alors la suivante : est-il raisonnable de fabriquer un paquebot avec autant de luxe et de faire appel aux plus grands artistes de l'époque pour rivaliser sur l'Atlantique nord avec les compagnies étrangères, notamment la Cunard, qui possède déjà QUEEN MARY, et bientôt QUEEN ELISABETH. En cette fin du mois de mai 1935, le débat n'en est plus là depuis longtemps, et le formidable vaisseau n'engendre qu'admiration et fierté.

LA NAISSANCE DE NORMANDIE

Dans les années 20, la transat dispose de plusieurs navires assurant la liaison entre le Havre et NEW-YORK. France, dont nous avons déjà parlé, mais aussi PARIS, lancé en 1921, rejoints en 1927 par un autre paquebot dont la longévité et l'histoire vont laisser des traces indélébiles dans l'histoire de la Compagnie, il s'agit bien entendu d'ILE DE FRANCE. Cependant dans la course au gigantisme, et au ruban bleu que se disputent les principales compagnies maritimes, la transat souhaite avoir dans sa flotte, un autre navire capable de transporter plus de passagers, mais aussi plus rapide, et représentant le génie français.

Sous l'impulsion de John Dal Piaz, président de la Compagnie Générale Transatlantique dans les années 20, la décision de construire un nouveau paquebot est ainsi prise. La commande est passée le 20 octobre 1930, quasiment un an jour pour jour après le début de la crise économique mondiale. Comme toujours lors de la construction d'un de ses navires, la transat sollicite les chantiers de Penhoët à Saint Nazaire pour réaliser ce pharaonique projet. Ce projet peut en effet à l'époque être considéré comme mégalomane, et sans l'aide de l'Etat Français, celui-ci n'aurait sans doute pu aboutir tant l'enveloppe nécessaire à cette réalisation semble démesurée.

Entre la pose de la première tôle, le 26 janvier 1931, et le 1er départ du nouveau fleuron de la marine marchande Française, ce sont près de trois ans et demi qui s'écoulent. Le port du Havre se prépare à accueillir son nouveau bateau, et une nouvelle forme de radoub, la forme 7 est construite, destinée à accueillir le futur paquebot lors de ses entretiens réguliers. Jamais en effet, navire de telle dimension n'avait été pensé et construit auparavant. La dimension n'est pourtant pas, loin s'en faut la seule « extravagance » du navire. Normandie représente la France, et n'est pas seulement une prouesse industrielle, il est aussi une œuvre d'art. La finition de cette œuvre se déroule pendant plus de deux ans. Après le lancement le 29 octobre 1932, l'armement dure en effet jusqu'au 5 mai 1935.

1935-1939 : NORMANDIE AMBASSADEUR DE LA FRANCE

Dès son 1er voyage vers New-York, NORMANDIE suscite l'admiration de tous. La 1ère arrivée dans la ville qui ne dort jamais est saluée par des dizaines de bateaux qui réservent un accueil triomphal au majestueux vaisseau amiral. NORMANDIE vient de réussir son 1er défi, remporter le fameux ruban

bleu, c'est-à-dire devenir le paquebot le plus rapide sur l'Atlantique nord en traversant l'océan à plus de 30 nœuds de moyenne, reliant ainsi les deux côtés de l'Atlantique en moins de quatre jours, ce qui lui confère un prestige indéniable et donne à la transat un avantage sur ses concurrents. En outre, les passagers ont pu découvrir les fabuleux aménagements qu'offre le paquebot. Celui-ci peut transporter 2000 passagers répartis en trois classes. La 1ère classe, bien entendu la plus fastueuse, peut accueillir 878 voyageurs, la classe touristique reçoit jusqu'à 665 voyageurs. Quant à la troisième classe, elle peut accueillir 458 voyageurs.

Puissance, rapidité, élégance et raffinement caractérisent NORMANDIE. Le paquebot long de 313 mètres, et large de 36 mètres développe une puissance moteur impressionnante de 160 000 chevaux. Sa consommation de fioul est de deux tonnes par mille marin effectué, chiffre vertigineux, mais tel est le prix à payer pour assurer un tel développement. Le navire est évidemment équipé d'adoucisseurs d'eau de mer, tandis qu'il produit une telle quantité d'énergie électrique, que celle-ci pourrait alimenter une ville de dimension équivalente au Havre, port d'attache du flagship.

A bord, tout est fait pour permettre au passager de ne pas s'ennuyer, que la traversée lui soit aussi agréable et paisible que possible. Pour ce faire, de nombreuses distractions sont proposées, avec une qualité de service irréprochable, en moyenne, un personnel de service pour deux passagers, pour permettre aux voyageurs de faire une croisière transatlantique inoubliable. Conforme à sa réputation, la transat souhaite la perfection, ce qui se reflète dans la gastronomie. Cela se traduit par un surnom que reçut rapidement le paquebot, déchu de son prestigieux ruban bleu par le QUEEN ELISABETH, le concurrent de la mythique CUNARD, il se voit attribuer le titre virtuel de « cordon bleu ». En consultant les menus parvenus jusqu'à nous, il est facile de constater à quel point la cuisine prenait une importance primordiale, le restaurant de NORMANDIE était digne de celui d'un palace.

NORMANDIE : MUSEE FLOTTANT, SYMBOLE DU GENIE FRANCAIS

Pour donner à NORMANDIE un lustre inégalé et en faire un joyau des mers, la transat fait appel aux plus grands artistes de l'époque, parmi lesquels Pierre Patout, et Henri Pacon. Ils dessinent la salle à manger des 1ères classes. Les dimensions de celle-ci sont impressionnantes, dépassant celle de la Galerie des glaces du château de Louis XIV. Faut-il donner à NORMANDIE le surnom de Versailles de l'Atlantique, à l'image du paquebot France construit 20 ans plus tôt ? A en croire les commentaires des journaux de l'époque, il semble que la réponse soit oui. Les matériaux utilisés laissent d'ailleurs peu d'ambiguïté, balayant le moindre doute à ce sujet. Boiseries fines, marbre, espaces recouverts de feuilles d'or ornent la salle à manger de 1ère classe du navire, tandis que celle-ci se pare de luminaires de Lalique. Avec de telles signatures, le liner brille de mille feux sur l'océan.

Jean Dunand réalise les laques du fumoir, et le paquebot est également orné des magnifiques tapisseries, pour lesquelles il est fait appel à Emile Gaudissard. Le navire ne doit pas seulement être exceptionnel par sa taille et sa puissance, il doit refléter le savoir faire à la Française, et le confort est un souci majeur. Ainsi, quelques mois seulement après sa mise en service, il subit un certain nombre de transformations, les deux hélices sont notamment remplacées pour atténuer les vibrations, et renforcer le confort des passagers.

Si le couvert est digne des plus grandes tables parisiennes à bord de NORMANDIE, cette table est ornée de vaisselle en porcelaine de Limoges, de superbes verres en cristal de Baccara, dans lesquels sont servis les grands crus de Bourgogne ou de Bordeaux. L'argenterie de Christofle ou Ercuis fait partie également de l'art de la table sur NORMANDIE.

Tous ces ornements et décorations intérieurs vont contribuer à la légende de NORMANDIE. De nos jours, les passionnés lui reconnaissent encore cette aura que nul autre paquebot n'eut plus jamais par la suite, du moins pas pour ces raisons. Mais les légendes naissent souvent suite à des événements dramatiques, des tragédies.

NORMANDIE : UN TRAGIQUE DESTIN QUI FAIT NAITRE LA LEGENDE

Le 30 août 1939, à quelques heures de la déclaration de guerre de la France et de l'Angleterre à l'Allemagne, la Compagnie Générale transatlantique décide de faire appareiller NORMANDIE, pour lui faire rejoindre son quai de New-York, le pier 88, construit quelques années plus tôt, et devenu le quai de la transat dans le grand port américain. C'est ce jour-là la toute dernière fois que le paquebot franchit les digues de son port d'attache, le Havre. La seconde guerre mondiale commence, et il n'est bien sûr pas question de faire revenir le navire en France. Durant près de deux ans, NORMANDIE reste à quai attendant de reprendre le service, et c'est un tout autre sort qui l'attend. Bien loin de reprendre son service sur l'Atlantique nord, le navire est réquisitionné à la fin de l'année 1941 par les autorités américaines. Le gouvernement des Etats-Unis vient en effet d'entrer en guerre à son tour suite à l'attaque de Pearl Harbor, le 7 décembre 1941, et les paquebots s'avèrent de précieux instruments pour servir de transports de troupe, à l'instar d'ILE DE FRANCE, autre prestigieux paquebot de la transat.

Rebaptisé LAFAYETTE, NORMANDIE doit subir de nombreuses transformations pour assumer son nouveau rôle. Le but est de lui faire transporter 16 000 hommes à chaque traversée. Le temps où le liner français transportait des célébrités tels Colette, Blaise Cendrars ou Cary Grant n'est désormais plus qu'un lointain souvenir. Les opérations de métamorphose du navire sont sur le point de s'achever ce matin du 9 février 1942, lorsqu'un incendie se déclenche à bord, se propageant très vite sur une grande partie du navire. Les pompiers américains déversent des dizaines de tonnes d'eau pour tenter d'éteindre le feu. Mais le paquebot, submergé par les eaux, se trouve considérablement alourdi, et bientôt, l'impressionnante coque commence à vaciller. Le soir du 9 février 1942, NORMANDIE est couché dans le port de New-York. Les dégâts sont considérables, les coûts d'une éventuelle remise à flots sont exorbitants. Plus jamais NORMANDIE ne reprendra la mer. Son destin tragique a été scellé et la guerre lui a coûté la vie. Cette fin tragique a contribué à faire de ce navire une légende, il fut le plus fabuleux paquebot jamais construit, il a terminé sa carrière éphémère en tant qu'épave, vendu à un ferrailleur. Depuis, il ne reste que les souvenirs, les photographies pour se remémorer ce que fut la légende de NORMANDIE.