



Transat et Messageries : deux compagnies de légende à la conquête du monde

Dorian Dallongeville

Ancien directeur du Patrimoine de French Lines & Compagnies

L'avènement des grandes compagnies maritimes prend sa source dans le développement des services postaux internationaux, eux-mêmes favorisés par les perfectionnements de la machine à vapeur. Au milieu du XIX^e siècle, les États confient le transport du courrier à des compagnies privées de navigation, qui s'engagent à le transporter sur des lignes fixes, le plus rapidement possible, en échange de fortes subventions.

Au cœur des années 1850, deux grandes compagnies maritimes voient ainsi le jour, pour se positionner sur les lignes postales nationales. Dès 1851, la Compagnie des Messageries Maritimes ouvre les premières liaisons régulières en Méditerranée. Quelques années plus tard, la Compagnie Générale Maritime est fondée par les frères Émile et Isaac Pereire.

Ces deux compagnies, en quelque 126 ans d'histoire, vont donner naissance aux plus légendaires navires français. Retour sur l'histoire de ces deux géants qui marquèrent pour toujours la grande histoire de la Marine marchande française.

La Compagnie Générale Transatlantique

La Compagnie Générale Transatlantique demeure une compagnie maritime mythique pour les Français. La « Transat », aussi connue sous son surnom de *French Line*, est associée aux grands paquebots de luxe, tels que *Normandie* ou *France*, qui desservait la célèbre ligne de l'Atlantique nord.

L'histoire des paquebots, dont le nom vient de l'anglais *packet boat*, est intimement liée au transport du courrier. Pour les pouvoirs publics, certaines lignes maritimes sont indispensables aux communications et au développement

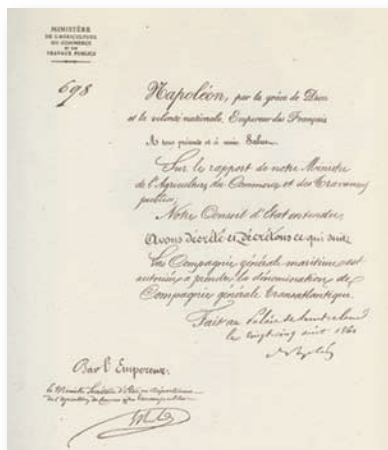
Transat et Messageries : deux compagnies de légende à la conquête du monde

économique, notamment vers New York, porte d'entrée du marché américain.

Sous le Second Empire, les frères Émile et Isaac Pereire, promoteurs des premières lignes de chemin de fer, se mettent sur les rangs des candidats aux lignes postales maritimes. En 1855, ils créent la Compagnie Générale Maritime, future Compagnie Générale Transatlantique. Dès 1860, la compagnie est chargée d'assurer la ligne postale Saint-Nazaire-Veracruz (Mexique).

Après de longues tractations avec l'État, les frères Pereire obtiennent la concession du service de New York et sa subvention, ainsi que la participation de l'État au financement de leur flotte. Les premiers navires de la compagnie (*Washington*, *Lafayette*, *Europe*) sont construits en Écosse. Mais la compagnie, qui s'est engagée à construire en France, crée rapidement ses propres chantiers à Penhoët, près de Saint-Nazaire.

En 1861, un décret impérial de Napoléon III lui donne le nom de Compagnie Générale Transatlantique et, dès avril 1862, le paquebot *Louisiane* prend la mer pour son premier voyage vers les Antilles et le Mexique. Deux ans plus tard, le paquebot-poste *Washington*, équipé de roues à aubes, inaugure la ligne régulière Le Havre-New York par une première traversée effectuée en 13 jours ! Le transport des migrants va profondément marquer l'histoire maritime, tout en assurant les premières décennies des lignes transatlantiques : entre la fin du XIX^e siècle et les années 1920, des millions d'européens quittent le Vieux Continent pour peupler le Nouveau



Décret impérial de Napoléon III, daté du 25 août 1861, autorisant la Compagnie Générale Maritime à prendre le nom de Compagnie Générale Transatlantique



Le paquebot Paul Lecat (MM 1912) dans le port de Port-Saïd.

du XIX^e siècle, la série des paquebots dits des « provinces » (*La Normandie*, *La Champagne*, *La Bretagne*, *La Gascogne*, *La Bourgogne*, *La Touraine*), puis *La Lorraine* en 1900 et *La Savoie* l'année suivante, rassemblent, au fil du temps, ce qui fera l'image de marque de la Transat : rapidité, confort, décoration luxueuse, raffinement de la table. Face à la rude concurrence des compagnies étrangères, la

Monde, s'arrêtant pour la plupart à Ellis Island, détour aussi incontournable que redouté par les candidats à l'émigration.

Malgré les guerres, les catastrophes maritimes et les difficultés financières, la Compagnie Générale Transatlantique s'impose et se développe. La flotte est régulièrement renouvelée. À la fin



Compagnie Générale Transatlantique privilégie le service et l'hôtellerie pour attirer une clientèle aisée. Les nouvelles unités du XX^e siècle comme *La Provence* (1906), *France* (1912), *Paris* (1921) ou encore *Île-de-France* (1927), sont conçues avec le souci sans cesse grandissant du bien-être des passagers, et de la mise en valeur du goût et du savoir-faire français.

Bousculée par la crise financière mondiale des années 1930, la *French Line* s'oblige à mettre en chantier un nouveau transatlantique, véritable chef-d'œuvre de luxe et de technologie : *Normandie*, mis en service en 1935, suscite l'admiration du monde entier et arrache le prestigieux Ruban bleu dès sa première traversée, marquant ainsi sa suprématie dans l'incroyable course à la vitesse que se livrent les compagnies maritimes.

La décoration intérieure de *Normandie* est aussi célèbre que sa vitesse : elle est restée dans les mémoires comme un moment d'apogée de l'architecture et de la décoration françaises du XX^e siècle. Proportions, lumière intérieure, espaces... tout est transformé, travaillé pour faire des emménagements de *Normandie* un manifeste du génie des arts décoratifs français. Fierté de toute une nation, *Normandie* avait tout pour devenir une légende. Sa triste fin précipitée lui confère un titre dans le panthéon des destins brisés. L'incendie de *Normandie* dans le port de New York, en février 1942, marque la fin d'une époque et le début d'un mythe.

Après-guerre, la Transat exploite une flotte réduite par la perte de nombreux navires. Alors qu'elle hésite à relancer la construction d'un nouveau géant sur la ligne Le Havre-New York, elle amorce sa reconversion vers le transport de fret, dont la croissance du trafic est constante. Dans le domaine du transport de passagers, le trafic aérien commence à se développer. Le paquebot *France*, mis en service en 1962, connaît quelques belles années puis, se voit fortement concurrencé par les avions qui traversent l'Atlantique en seulement 8 heures. La Transat tente alors de privilégier le tourisme et les loisirs mais, malgré de prestigieuses croisières, l'État décide de ne plus subventionner la ligne. *France* est définitivement retiré du service, en 1974, et la Compagnie Générale Transatlantique fusionne, trois ans plus tard, avec les Messageries Maritimes pour devenir la Compagnie

Générale Maritime, tournée exclusivement sur le transport de marchandises.

Les Messageries Maritimes

La Compagnie des Messageries Maritimes est créée au milieu du XIX^e siècle par la réunion d'armateurs marseillais et d'une compagnie de transports par diligence qui, menacée par l'accroissement du réseau de chemin de fer, cherche sur les voies maritimes de nouveaux débouchés. Les Messageries Maritimes



Affiche "Cie G^e Transatlantique. Havre-New-York. La Provence. La Lorraine. La Savoie. La Touraine", vers 1910. Fernand le Quesne

Transat et Messageries : deux compagnies de légende à la conquête du monde

sont les premières à répondre aux propositions d'un service postal subventionné. En 1851, elles inaugurent leurs premières lignes méditerranéennes depuis Marseille, leur principal port d'attache. Dès sa création, et pour répondre à l'essor de ses activités, la compagnie achète des chantiers de construction à La Ciotat.

Dans les premières années, les Messageries Maritimes assurent trois services postaux directs depuis Marseille vers l'Italie, Constantinople et Alexandrie. Auxiliaire de l'État, à ses côtés lors de chaque conflit, la compagnie accompagne l'accroissement des besoins en communication de la nation : son développement est ainsi étroitement lié la politique coloniale française.

Dès les années 1860, les Messageries franchissent l'isthme de Suez (d'abord par voie terrestre puis par le canal après 1869) en direction de l'Indochine, de la Chine, puis du Japon en 1866. La grande ligne d'Extrême-Orient s'accompagne de services annexes qui se déploient dans l'ensemble de l'Empire français. En 1862, depuis Suez, une ligne annexe part vers le sud de l'océan Indien, les Seychelles, La Réunion et Maurice.



Affiche "Messageries Maritimes. Japon, Extrême-Orient", en 1920. Sandy Hook

Après la chute du Second Empire, la France se relève lentement de la défaite, et ralentit son expansion coloniale. C'est seulement à la fin des années 1870 que l'État relance ses communications internationales et ses ambitions coloniales, poussé à la fois par des préoccupations économiques et des besoins nationalistes. En 1881, les Messageries prolongent le service postal vers l'Australie et la Nouvelle-Calédonie. Alors que la France développe sa présence en Afrique, les Messageries adaptent leurs lignes et ouvrent des escales sur la côte orientale africaine, aux Comores et à Madagascar. L'emprise géographique des Messageries Maritimes atteint alors une expansion maximale, principalement vers l'Orient où, l'océan Indien et le Pacifique restent ses eaux de prédilection.

Évoquer les Messageries Maritimes, c'est s'embarquer pour des voyages au long cours, vers de lointaines destinations. Les navires sous pavillon de la Licorne donnent une réalité au tour du monde et incarnent les rêves orientaux. Peintres et affichistes rivalisent de talent pour faire des publicités de la compagnie de véritables invitations au voyage. Les paquebots *Aramis*, *Félix Roussel*, ou encore *Champollion* et *Mariette Pacha* explorent, jusque dans leurs emménagements, le dépaysement et les fantasmes exotiques.

Compagnie de l'expansion coloniale, les Messageries Maritimes ne survivent pas à la fin de l'Empire français, et à la révolution du transport aérien. Après la Deuxième Guerre mondiale, l'État devient son actionnaire principal. Malgré le développement d'offres touristiques de croisières et la mise en service de *Pasteur* en 1966, le service des paquebots s'éteint lentement, jusqu'à la fusion, en 1977, avec la Compagnie Générale Transatlantique.



Destins extraordinaires

Dorian Dallongeville

Ancien directeur du Patrimoine de French Lines & Compagnies

France (Compagnie Générale Transatlantique, 1912-1934)

Mis en service en 1912, le paquebot *France* est le deuxième à porter ce nom emblématique. Le premier, également commandé par la Compagnie Générale Transatlantique, fut construit en 1864 et quitta le service en 1910. Cette même année, le nouveau paquebot *France* est lancé aux chantiers de Penhoët, à Saint-Nazaire, comme le fut son aîné.

Le 20 avril 1912, *France* fait son entrée sur la ligne Le Havre-New York, seulement cinq jours après l'effroyable naufrage du paquebot *Titanic*. Équipé d'un nouveau système de propulsion, *France* devient le troisième navire le plus rapide de l'Atlantique, derrière les paquebots *Lusitania* et *Mauretania*, de la compagnie britannique Cunard. À la vitesse des paquebots et à la course aux records, la *French Line* privilégie des emménagements luxueux, inspirés du Grand Siècle français, qui vaudront rapidement au paquebot *France* son surnom de « Versailles des mers ».

En août 1914, alors que la Première Guerre mondiale vient d'éclater, le navire reprend la mer pour emmener de nombreux Américains qui se trouvent encore sur le territoire français. Désarmé à Brest à son retour, *France* est réquisitionné en mars 1915 pour le transport de troupes. Il en est ainsi jusqu'au 8 novembre 1915, date de sa reconversion en navire-hôpital. À partir du mois d'avril 1918 et jusqu'à la fin du conflit, *France* est à nouveau affecté au transport de troupes, notamment du corps expéditionnaire américain.

L'année suivante, *France* reprend sa tâche première : trans-



Affiche "*France. Havre-New York. Compagnie Générale Transatlantique. French Lines*" de 1911. Eugène d'Argence

porter les clients de la Transat entre Le Havre et New York. À partir de 1929, il effectue régulièrement des croisières au départ de New York à destination de la Méditerranée, des Antilles et du cap Nord, avant d'être désarmé au Havre trois ans plus tard. En novembre 1934, vendu à la démolition à Dunkerque, le « Versailles des mers » achève sa brillante carrière.

André Lebon (Messageries Maritimes, 1915-1952)

Le paquebot André Lebon, construit pour la ligne d'Extrême-Orient est réquisitionné dès le mois d'août 1916 et transformé en navire-hôpital. Il est affecté au service sanitaire de l'Armée française d'Orient pendant tout le conflit, avant d'être rendu au service civil en décembre 1917.



Le paquebot André Lebon (MM 1915) à Saïgon

Le 27 août 1920, le jeune Deng Xiaoping embarque à Shanghai pour un voyage de 2 mois vers Marseille. Le futur dirigeant communiste chinois, successeur de Mao Zedong en 1976, emprunte le paquebot *André Lebon* pour venir étudier et travailler en France.

Trois ans plus tard, le 1er septembre 1923, le navire est à Yokohama lors du grand séisme de Kanto qui ravage une partie de l'archipel nippon. L'horreur de cette tragédie est retracée dans ces extraits du journal *L'Illustration* :

« Les premières secousses se produisirent le samedi 1^{er} septembre vers 11h55. En un instant, des milliers de maisons s'abattirent sur des milliers de familles, des milliers de gens furent jetés, ensanglantés et terrifiés, dans les rues couvertes de décombres (...). Le paquebot André Lebon, des Messageries Maritimes, se distingua d'une façon toute spéciale. Il était accosté à son appontement habituel, quand les gens du bord virent ce phénomène extraordinaire : la terre onduler, la mer rester calme. Le commandant, qui, lors du terrible typhon de Hong Kong, avait fait preuve, aux yeux des Anglais émerveillés, d'un remarquable sens marin, réussit une seconde fois à sauver son bâtiment en allant l'amarrer dans le port. »

Sauvé du désastre, le paquebot accueille rapidement près de 1500 réfugiés. L'ambassade de France ayant été détruite à Tokyo, elle est provisoirement transférée sur le navire. L'écrivain et diplomate Paul Claudel, alors ambassadeur de France en poste à Tokyo, dirige ses services à bord du paquebot.

Livré aux Allemands lors de la Seconde Guerre mondiale, *André Lebon* est endommagé par des bombardements alliés. Réparé et transformé, il reprend la mer vers l'Indochine en octobre 1945. Premier navire français à retourner à Yokohama en 1948, *André Lebon* achève sa brillante carrière en décembre 1952.



Mariette Pacha (Messageries Maritimes, 1926-1944)

Le 8 février 1925 se tient aux chantiers navals de La Ciotat la cérémonie de lancement du paquebot *Mariette Pacha*, destiné à la desserte de la ligne rapide d'Égypte et de Syrie. Après une croisière inaugurale à Malaga, il effectue son premier départ le 7 septembre 1926 de Marseille pour Alexandrie et Beyrouth. À partir de 1933, *Mariette Pacha* dessert également Haïfa, pour le transport d'émigrants en Palestine, et Port-Saïd.

À la suite de la Première Guerre mondiale, la concurrence avec les compagnies étrangères fait rage. Pour y faire face, les Messageries Maritimes décident de mettre l'accent sur les arts décoratifs et, dans les années 1920, la compagnie opte pour des choix inédits. Georges Philippart, président des Messageries de 1925 à 1948, insuffle un vent de nouveauté en décidant de décorer les navires dans le goût des destinations.

Le paquebot *Champollion*, entré en service en 1925, est le premier à recevoir un décor tout à fait insolite, suivi dès 1926 par son jumeau *Mariette Pacha*. La découverte du tombeau de Toutânkhamon par Howard Carter, en 1922, donne à l'égyptomanie un nouvel élan en Europe. Des emménagements alliant confort et décoration, inspirée de l'Égypte antique, s'imposent donc rapidement pour ces deux paquebots desservant la ligne rapide d'Égypte. Dès lors, les espaces communs arborent d'extraordinaires décors faits de frises de scènes antiques, de motifs géométriques ou de colonnes papyrifformes.

Réquisitionné le 19 juin 1940, *Mariette Pacha* participe à l'évacuation de l'arsenal de Toulon vers Oran puis, en 1941, au rapatriement des troupes de Syrie. Le 24 juillet 1944, le navire reçoit l'ordre des Allemands de rejoindre Marseille. L'équipage refusant d'obtempérer, l'occupant conduit le bâtiment quai Wilson, dans le port de Marseille, où il est finalement sabordé, coupé en deux par les explosifs, le 21 août.

Colombie (Compagnie Générale Transatlantique, 1931-1964)

Le paquebot *Colombie* compte parmi les unités les plus prestigieuses ayant appartenu à la Compagnie Générale Transatlantique. Resté au service de la Transat jusqu'en 1964, ce navire connut une longue carrière, aussi originale que mouvementée.



Le jardin d'hiver de la 1^{re} classe du paquebot Mariette Pacha (MM 1926)

Lancé aux Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque en 1931, *Colombie* est destiné à la desserte des Antilles et de l'Amérique centrale. Il prend son premier départ pour Colon (Panama) le 2 novembre 1931, avec sa coque peinte en noir : la couleur de sa livrée changera au gré de sa carrière, passant du noir au blanc et inversement.

Avant-guerre, *Colombie* effectue différentes croisières, notamment en Norvège jusqu'au Spitzberg, en mer Baltique ou encore au Portugal. Il inaugure en 1936 une nouvelle ligne entre Le Havre et Leningrad. Lorsqu'éclate la Seconde Guerre mondiale, *Colombie* est réquisitionné par la Marine nationale et armé en croiseur auxiliaire dès novembre 1939 : il prend part à l'expédition de Norvège en avril 1940 puis, après l'armistice, le navire est rendu au service civil. Le répit est de courte durée : dès 1941, *Colombie* participe à des rapatriements de troupes et de civils depuis la Syrie, avant de passer aux mains des Alliés qui le transforment en transport de troupes à New York. Après plusieurs voyages, le navire est reconverti en navire-hôpital en 1944, affecté dans l'Atlantique et le Pacifique. Restitué aux autorités françaises en avril 1946, il est encore utilisé comme navire-hôpital, à l'occasion d'un voyage en Indochine, puis regagne la ligne des Antilles.

De 1948 à 1950, *Colombie* subit d'importantes transformations : ses emménagements sont entièrement renouvelés et sa silhouette est profondément modifiée par la suppression de ses deux cheminées cylindriques remplacées par une unique cheminée profilée. Il reprend la route des Antilles en octobre 1950. Le 12 octobre 1955, peu après avoir quitté Vigo, il aborde dans la brume le caboteur espagnol *Conde de Barbate*, provoquant la mort de cinq marins. L'année suivante, *Colombie*



Le paquebot Colombie (CGT 1931) lors de son voyage inaugural en novembre 1931

est sérieusement endommagé à l'étrave après avoir heurté un quai à Fort-de-France. Réaménagé en 1961 et adapté au transport du contingent antillais faisant son service militaire en métropole, il est finalement acheté en 1964 par l'armement grec Typaldos ; il est renommé *Atlantica*. Vendu à la ferraille en 1970, *Colombie* termine sa brillante carrière sous les coups de chalumeau à Barcelone en 1974.

Georges Philippar (Messageries Maritimes, février 1932 - mai 1932)

Lancé aux Ateliers et Chantiers de la Loire à Saint-Nazaire le 6 novembre 1930, le paquebot *Georges Philippar* est mis en service sur la ligne d'Extrême-Orient. Ce navire adopte, pour les locaux communs, un décor fastueux



inspiré par la Renaissance française, mais avec la volonté d'évoquer une vieille demeure dans laquelle chaque génération aurait laissé la marque de son temps : ainsi, peut-on trouver dans les cabines de luxe une chambre de style Louis XV, une autre de style Louis XVI, d'autres encore de style Directoire ou de style Empire. À sa mise en service, il ne fait nul doute que *Georges Philippar* figure parmi les plus belles unités de la Marine marchande internationale.

Parti de Marseille le 26 février 1932 pour son voyage inaugural, il effectue des escales à Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Penang, Singapour, Hong Kong, Shanghai, Kobé et arrive enfin à Yokohama au Japon, après un long voyage de 81 jours !

C'est lors du voyage retour du paquebot que se joue un effroyable drame, resté dans les annales maritimes tant par la violence de la catastrophe que par les circonstances étranges entourant le naufrage : dans la nuit du 16 au 17 mai,



Le paquebot Georges Philippar (MM 1932) à Saïgon

au large du cap Guardafui, un incendie se déclare dans une cabine de la première classe. Le feu se propage aux emménagements du navire avec une rapidité qui soulèvera bien des interrogations. Le navire ayant également fait l'objet de menaces, avant son départ, et diverses anomalies constatées au cours du voyage,

il n'en faut pas plus pour soupçonner une origine criminelle.

On dénombre 40 victimes, toutes issues de la première classe, prises au piège de l'incendie, asphyxiées, brûlées vives ou noyées. Le grand journaliste Albert Londres disparaît dans le naufrage, alors même qu'il semblait sur le point de publier un reportage potentiellement explosif, ajoutant encore un voile de mystère à la catastrophe. 750 rescapés sont secourus par un navire soviétique et deux cargos anglais, puis amenés à Aden et Djibouti, avant d'être rapatriés en France. Le navire continua à brûler pendant quatre jours, avant de sombrer dans les eaux du golfe d'Aden.

Ville d'Alger (Compagnie Générale Transatlantique, 1935-1966)

Après les accords d'Évian le 18 mars 1962 et l'indépendance de l'Algérie proclamée le 5 juillet, des centaines de milliers d'hommes, de femmes et d'enfants quittent l'Algérie pour la France. La plupart empruntent la mer. Les paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique, de la Compagnie de Navigation Mixte et de bien d'autres compagnies participent largement à cet exode, réalisé dans l'urgence, l'un des plus importants déplacements de population, le dernier en date qu'a connu la France. La traversée est souvent restée un temps fort, un moment transitoire, un passage entre l'Algérie où ces

Français ont toujours vécu, avec des souvenirs sur plusieurs générations, et la métropole à laquelle ils devront s'adapter.

La Compagnie Générale Transatlantique est très active sur le Maghreb. Elle détient des lignes postales, depuis la fin du XIX^e siècle, après avoir racheté la Compagnie Valéry. Elle a ainsi des lignes régulières subventionnées qui acheminent le courrier entre Marseille et Alger, Oran, Bône ou encore Philippeville. Au-delà des activités maritimes, la Transat a considérablement développé le tourisme en Afrique du Nord et plus spécialement en fondant en 1925 la Société des voyages et hôtels nord-africains (SVHNA). Cette filiale a possédé jusqu'à 44 hôtels dans le Maghreb dont 28 en Algérie.

En 1962, les paquebots de la compagnie ne sont pas tous récents. Les deux plus célèbres, *Ville d'Alger* et *Ville d'Oran* datent d'avant-guerre et participent activement au rapatriement. Déployant 21 nœuds, ils sont les premiers à réduire le temps de la traversée Marseille-Alger à moins de vingt heures. Ces paquebots de 147 mètres de long ont reçu une décoration soignée dans le style Art déco, à l'époque où, sur la ligne de New York, *Normandie* est mis en service.



Départ du paquebot Ville d'Alger (CGT 1935)

La carrière de *Ville d'Alger* au cours de la Seconde Guerre mondiale est mouvementée : transformé en transport de troupes, il participe à la campagne de Norvège, avant de contribuer à l'évacuation du stock d'or de la Banque de France. Saisi par l'occupant, il est sabordé par les troupes allemandes en 1944, renfloué en 1945 et profondément refondu après-guerre.

Durant l'année 1962, *Ville d'Alger* effectue, au total, 97 voyages représentant 325 jours de mer et seulement 40 jours au port. Pour la plupart de ces voyages, il est affrété et transporte principalement des militaires, ainsi que des ex-supplétifs et leurs familles. La Compagnie Générale Transatlantique, grâce à sa flotte nombreuse, demeure un des principaux acteurs du rapatriement d'Algérie.