

Grand pavois à l'arrière et à l'avant pour l'*Île de France* tout neuf. A mi-hauteur du mât avant, on aperçoit un nid-de-pie blanc. Conséquence du naufrage du *Titanic* en 1912 : de ce poste en hauteur et avancé, bien avant l'invention du radar, un matelot, par temps de brume, surveille les routes à icebergs... Coll. Michel Mathieu.

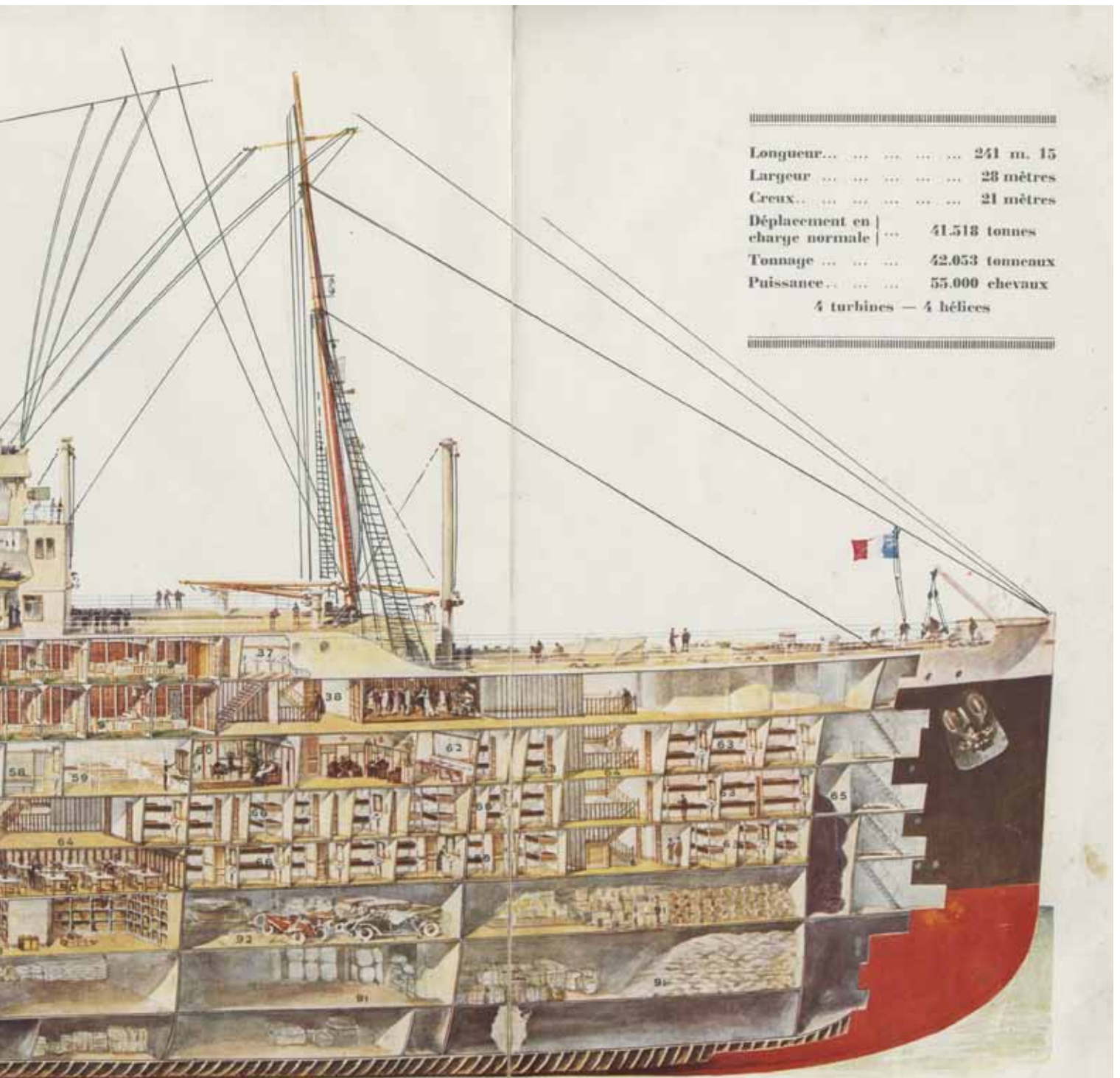
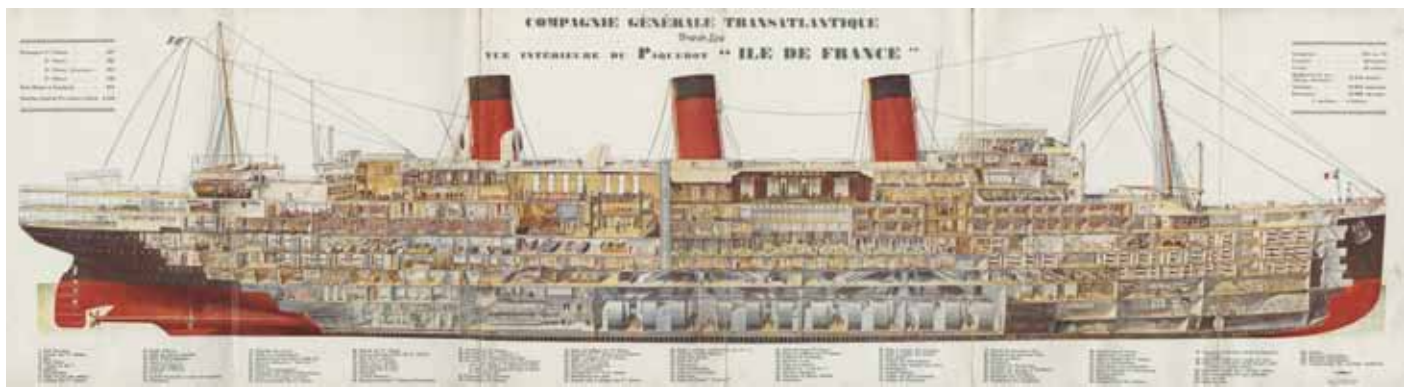
Île de France

« *L'un des plus illustres et des plus populaires paquebots de ligne jamais construits* » (1).

(1) In : *Transatlantic liners, 1945-1980*, par l'historien maritime américain William H Miller, publié par l'éditeur londonien David & Charles, 1981.



Le paquebot *France*, à quatre cheminées, faisait la ligne entre Le Havre et New York. Il avait appareillé pour la première fois du Havre, à destination de New York, le 20 avril 1912, soit cinq jours après le naufrage du *Titanic*... Coll. Michel Mathieu.



Longueur...	241 m. 15
Largeur ...	28 mètres
Creux... ..	21 mètres
Déplacement en charge normale	41.513 tonnes
Tonnage	42.053 tonneaux
Puissance... ..	55.000 chevaux
4 turbines — 4 hélices	

- 88. Cuisines des 3^e classes.
- 89. Offices des 3^e classes.
- 90. Salle à manger des 3^e classes.
- 91. Cais à marchandises.
- 92. Cais garage des automobiles.
- 93. Soute à bagages et monte-charge.
- 94. Soute à mazout.
- 95. Chaufferies.
- 96. Compartiment des turbines.

- 97. Chambre froide pour viande de mouton et de bœuf.
- 98. Chambre froide pour viande de veau.
- 99. Chambre froide pour viande de porc, charcuterie et viandes fumées.
- 100. Chambre froide pour volailles, gibiers.
- 101. Vins en bouteilles et eaux minérales.
- 102. Vins en fûts.
- 103. Bière en fûts.

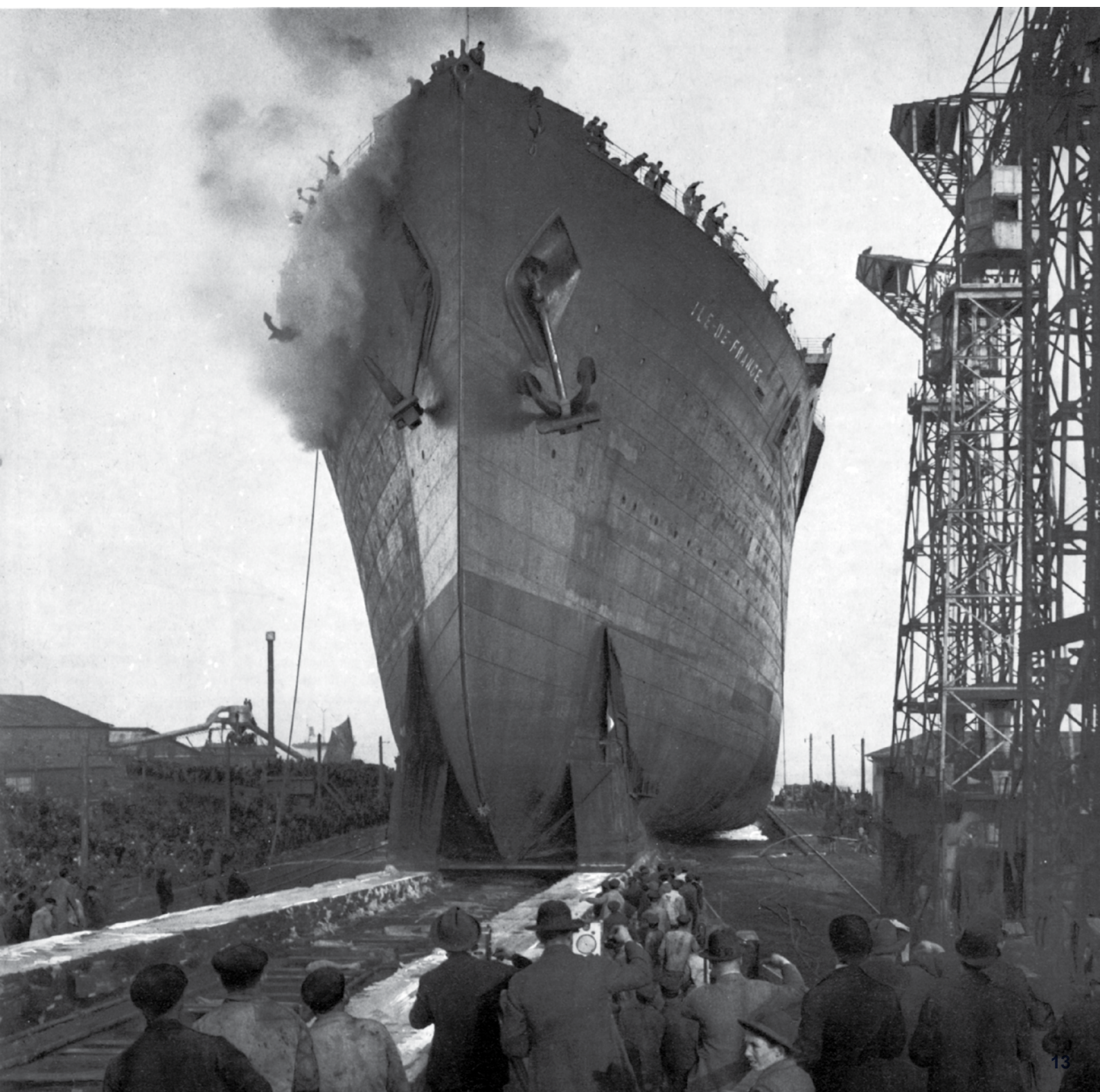
- 104. Farines.
- 105. Entrepont frigorifique.
- 106. Machines frigorifiques.
- 107. Compartiment des machines auxiliaires.

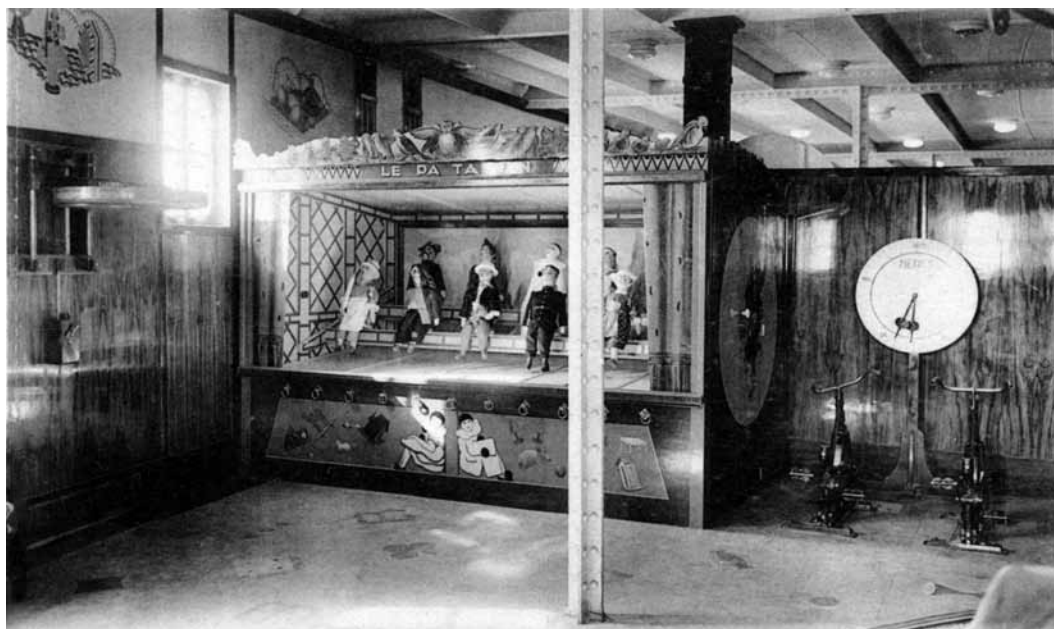
Imp. E. Dadaumont, Paris.
Fabriquée en FRANCE

Données techniques

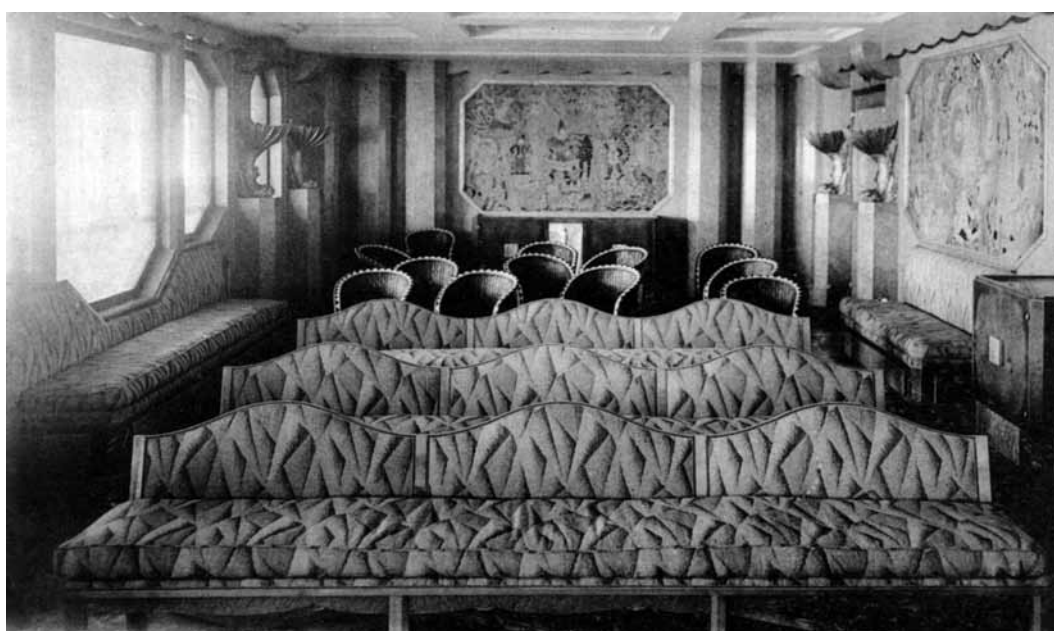
Longueur hors tout : 241,64 m. Entre perpendiculaires : 231 m.
Largeur : 28 m.
Creux au pont-promenade : 24,45 m.
Tirant en charge : 9,85 m (en 1927) ; 10,425 m (en 1949, après transformations)
Déplacement (les chiffres varient selon les sources) : 43 450 tonnes en 1926 ; 41 500 t (44 495 t ou 45 330t en 1949)
Port en lourd : 11 500 t (12 200 t en 1949)
Jauge brute : 43 153 tx (44 356 tx (en 1949)
Jauge nette : 21 963 tx (21 494 tx en 1949).
Vitesse : 23,5 nœuds en service (24 nœuds aux essais).
Machines : 4 turbines Parsons, 128 foyers, 32 chaudières Prudhon-Capus chauffant au mazout. Puissance : 55 000 CV
Passagers :
Luxe : 38 (44 en 1949)
1^e Classe : 639 (577 en 1949)

2^e Classe : 409 (470 en 1949)
Classe Touristes : 213 (227 en 1949)
3^e Classe : 346 (pas de 3^e Classe en 1949).
Total : 1 645 passagers (1318 en 1949).
Equipage : les chiffres varient selon les sources, mais l'effectif tourne autour de 800 personnes (803 prévues lors du lancement, 800 selon une information de 1927, année de mise en service, et 837 après la refonte de 1949). 63 hommes pour le pont, 73 pour la machine et 664 pour le personnel AD SG (Agents du Service général, intendance et restauration : maîtres d'hôtel, garçons, cuisiniers, boulangers, bouchers, coiffeurs, blanchisseurs, etc.). La transformation de la chauffe au charbon en chauffe au mazout sur le paquebot *France* en 1924 avait permis la suppression de 134 chauffeurs et soutiers ; l'économie de personnel de chaufferie et de soute sur l'*Île de France* est d'environ 160 hommes.





La salle de gymnastique des enfants (de moins de 12 ans). Ils y trouvent des jeux et jouets comme un carrousel avec petits chevaux, des poupées pour jeux de massacre, des palets, des rameurs, etc. Ces enfants ont aussi leur propre salle à manger, où l'on sert des menus spécifiques. DR.



Le guignol (vu ici en direction des bancs des petits spectateurs) se situe dans l'une des deux salles de jeux pour enfants du paquebot de 1927. Jusqu'en 1935, le guignoliste, Fernand Brossard, embarquera à toutes les traversées. Les panneaux muraux en batik sur bois sont décorés de dessins recouverts d'un vernis les protégeant de l'air marin. Les éclairages muraux ont la forme de dauphins. DR.

Le bar de 9 mètres de long est surnommé – nous sommes en pleine prohibition aux Etats-Unis – le « bar le plus long de l'Atlantique ». Les enfants sont à l'honneur, avec, dans la version du paquebot neuf en 1927, trois espaces dédiés au sein de la 1^o Classe : une salle à manger, une salle de spectacles avec un théâtre de Guignol et une salle de jeux.

« Flagship » de la compagnie, l'*Île de France* attire la meilleure clientèle. À son bord, outre le plus long bar, on trouve pour la première fois une chapelle, le premier ring de boxe... Entamant son voyage inaugural entre Le Havre et New York le 22 juin 1927, il attire, pendant près de 10 ans, plus de passagers de 1^o Classe qu'aucun de ses concurrents. Mais le 19 mai 1928, quittant New York, il heurte une épave dans l'Hudson et perd une hélice ; la traversée, qui a quand même lieu, se fait à 21,3 nœuds de moyenne. Et le 1^{er} janvier 1929, en entrant de nuit dans le port du Havre, il heurte durement le musoir sud du bassin de marée, s'occasionnant d'importantes avaries à tribord avant...

Suite du texte page 37.

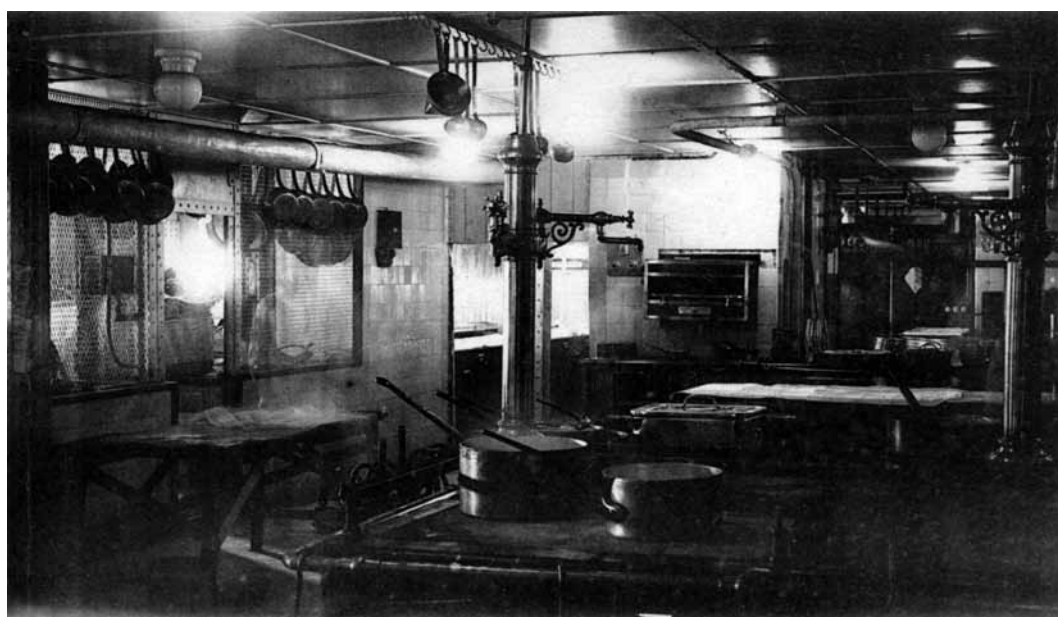
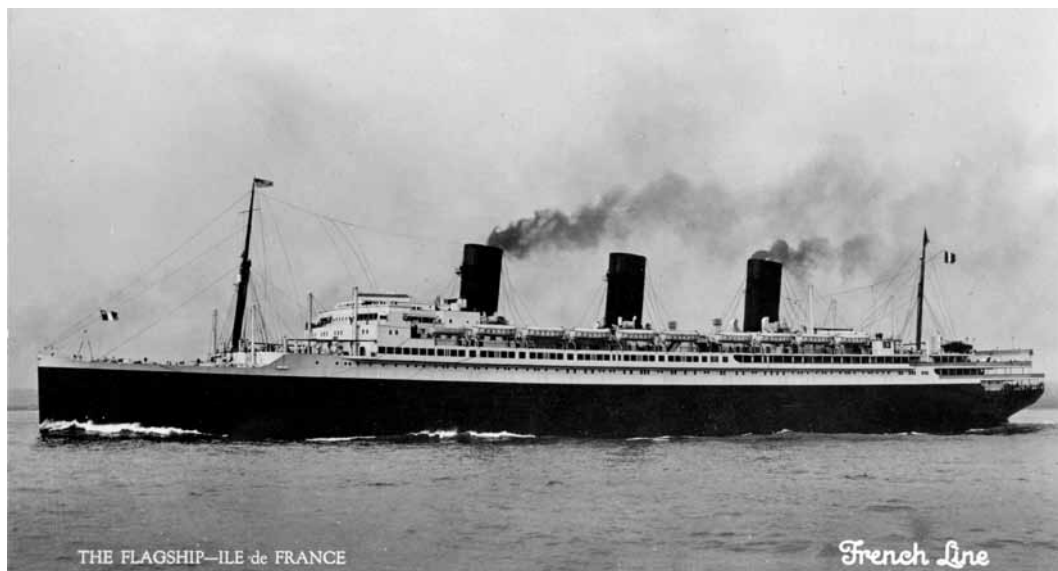


La salle à manger des 1^o Classe de l'*Île de France* est reproduite au neuvième étage du centre commercial Eaton de Montréal, construit en 1931. Elle sera longtemps considérée comme l'un des endroits les plus chics de cette ville. La décoration fut confiée à l'architecte-décorateur Louis Stie et au peintre Gustave Louis Jaulmes qui réalisèrent à leur dernière collaboration. Coll. David Williams.

L'*Île de France* appareillant de New York, cap sur Le Havre. Au lendemain de son premier voyage, il a été surnommé « La rue de la Paix de l'Atlantique », en référence à la rue de la Paix à Paris, célèbre pour ses magasins de luxe, dans un quartier prestigieux. Car on pouvait acheter à bord robes de luxe, diamants, cigares, des livres et journaux dans une librairie concédée aux Messageries Hachette, des fleurs (fleuriste Henri à la pensée), parfums et divers objets de luxe (à la boutique du Bon Marché), etc. Coll. Michel Mathieu.

La cuisine principale du paquebot est située entre la salle à manger de 1^e Classe et celle de 2^e Classe, pour pouvoir les servir de part et d'autre. La table du paquebot *Île de France*, grâce au célèbre chef cuisinier Gaston Magrin, fait sa renommée. On embarque à chaque départ 2 500 artichauts, 1 tonne d'oignons, 300 boîtes de champignons, 400 terrines de foie gras truffé, 25 000 œufs, etc. DR.

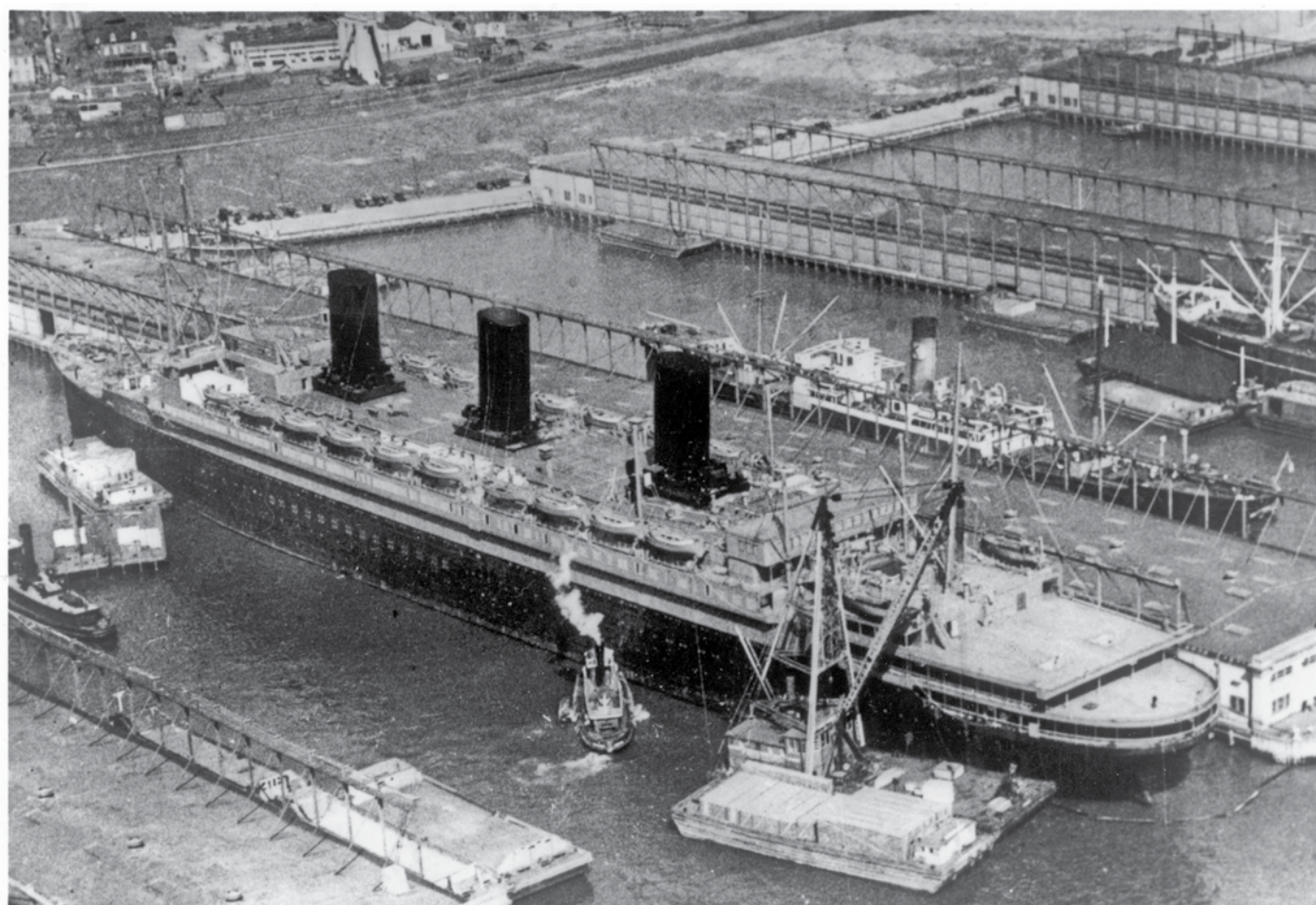
Un petit carnet contenant des cartes postales détachables, à l'effigie du paquebot, permettait de disposer d'une douzaine de vues d'intérieurs (plusieurs d'entre elles apparaissent dans le présent numéro hors-série). Coll. auteur.





De part et d'autre du « pier »
88 à New York à l'automne
1939, le *Normandie* (à gauche)
et l' *Île de France* sont
désarmés, loin de la guerre. Ils
resteront de longs mois à New
York : l' *Île de France* jusqu'en
mai 1940, et le *Normandie*
jusqu'à son incendie fatal en
février 1942.
Coll. Ship to Shore magazine.

Avril 1940 : l' *Île de France*
immobilisé à New York est
préparé pour un voyage sur
la France et l'Indochine. Il a
encore ses cheminées rouges
et sa coque noire, et une grue
flottante s'apprête à charger
de grandes caisses sur la plage
arrière. Coll. David Williams.



Le treuilliste Marius sur l'*Île de France*, après l'escale de Madagascar, en route vers Colombo mi-août 1946. Les mâts de charge servent à débarquer ou embarquer les marchandises. On aperçoit au pont au-dessus un empilement de radeaux de sauvetage. Il fallait bien toute cette drome (ensemble des engins et systèmes de sauvetage) pour les milliers de passagers, en cas de malheur... Coll. Louis de Catuelan.



Le seul document à notre disposition montrant le trooper *Île de France* en Indochine début 1947 est ce tableau ; on y voit le trooper en rade de Tourane en train de transborder des soldats, autour du 5 février. Peinture Jean Clermont.

se voient offrir un jour un goûter en leur honneur, dans la salle à manger dont leurs parents sont écartés – à la grande joie des enfants. Au menu : des pommes, de belles pommes rouges embarquées là aussi au Canada. Or, ces enfants, ayant vécu uniquement en Indochine pendant les années de guerre, n'avaient jamais vu de pommes...

Sur le chemin du retour, l'*Île de France* fait une escale à Aden. Elle n'est a priori pas nécessaire, sinon pour alléger le paquebot pour qu'il puisse franchir bientôt le canal de Suez avec le minimum d'eau et le minimum de mazout ; ces

liquides seront rembarqués à Port-Saïd, à la sortie nord du canal. Le franchissement du canal est une difficulté et à la fois une « première ». Si le paquebot l'a évité à l'aller en contournant l'Afrique par le sud – il devait de toute façon se rendre à Madagascar pour y débarquer des troupes malgaches de retour au pays une fois le conflit terminé –, la route la plus simple et la plus courte, au retour entre l'Indochine et Toulon, passe par le canal de Suez.

A noter qu'un seul navire plus long que le paquebot était passé par le canal, et c'est un bâtiment français encore : le cuirassé *Richelieu*.





Rare photographie en couleur du paquebot *Île de France*. Curieusement, il semble à l'arrêt, immobile, mais pas au mouillage (ancres à poste). Attend-il un pilote portuaire ? Cliché Transat.

afin que le navire soit prêt à l'été suivant. Mais il est en avance sur le programme. Sa silhouette est rabotée au niveau du pont supérieur : il n'a pas encore ses deux cheminées carénées, qui remplaceront les trois anciennes, démodées et démontées en novembre 1947 : sa silhouette va changer. A la place de la troisième cheminée (arrière), l'on trouvera sur le sundeck un grand local, bien visible sur les vues extérieures du navire, contenant sur bâbord le système des ventilations des machines et des cuisines, et sur tribord le matériel destiné au personnel ainsi qu'un local technique consacré à la TSF. Sur le toit de ce local technique, donc vraiment à la place de l'ancienne cheminée, ce sont des aérateurs qui se soulèvent et aident la ventilation générale de la partie arrière du navire.

En janvier et février 1949, 32 décorateurs parisiens arrivent à Saint-Nazaire pour entamer la décoration des intérieurs : salle de jeux des enfants, puis les salles à manger, les salons et le fumoir. Du matériel récupéré du *Normandie* (brûlé en 1942 à New York) retrouve sa place sur l'*Île de France* (comme deux grands

panneaux, redimensionnés pour l'occasion, l'un représentant La conquête du cheval et l'autre La pêche, provenant du fumoir du premier, pour décorer le grand salon de 1^e Classe du second ; ou deux tableaux de Paul Jouve qui ornaient le salon de correspondance du *Normandie*, Tigres royaux et Eléphants sacrés de Hué, se retrouve dans le même salon de l'*Île de France*).

Le 6 mars, un feu se déclenche à bord, à partir d'une canalisation électrique de turbine. Les pompiers du bord et du chantier interviennent, et les pompiers de la ville arriveront quand tout sera éteint.

Enfin, le paquebot est prêt fin mai. Il faut quatre heures de temps, et cinq remorqueurs, le dimanche 29 mai, pour faire éviter le paquebot et lui permettre de se placer cap au sud, prêt à passer dans la forme-écluse de 350 mètres. L'opération avait fait l'objet d'une longue préparation. Parti de Saint-Nazaire le 28 juin - les Nazairiens n'ont pas dormi pour le voir partir -, le paquebot réalise des essais en mer, en particulier du côté de la base des Glénan pour des essais de vitesse, puis vers le large pour des tests de consommation. Pris dans la brume en Manche, il utilise pour la première fois en temps de paix son radar. - et arrive le 30 à 13 heures au Havre (dès midi, une foule de Normands l'attendait de pied ferme).

Présenté au Havre le 12 juillet, inauguré le 18 par le Président de la République Vincent Auriol, il appareille le 21 pour son premier voyage, emportant à son bord André Colin, ministre de la marine marchande, Jean Marie, président de la compagnie, Max Hymans, président d'Air France, etc. Plusieurs cérémonies qui dureront trois jours l'attendent à New York, dont un

Fauteuils et table du salon-fumoir de la classe Cabine. Photo Ecomusée Saint-Nazaire.





La piscine – une véritable piscine, après 1949, et non plus un bassin peu enthousiasmant avant-guerre – est décorée avec des murs en onyx de Cantini poli et un sol en pierre d’Hauteville égrisée. Elle a son propre bar. Coll. CAP.



Un coin du grand salon de 1^e Classe. Coll. CAP.



Pochette d’allumettes au nom du prestigieux paquebot. Coll. André Kergus



La nouvelle salle à manger de 1^e Classe, réaménagée par le décorateur Baptistin Spade, est ornée d’un monumental bas-relief en gypserie, de 10 mètres de haut et de 9 mètres de large, représentant la région Île de France avec ses cours d’eau, ses châteaux, ses monuments... Coll. CAP.



Le salon de lecture de la 1^e Classe est propice au recueillement. Coll. CAP.



Garçons du service général au repos ; au premier plan, André Kergus (qui a fourni plusieurs photos de ce hors-série) ; à côté de lui, un de ses copains normands. Coll. André Kergus.

pas été divulguées.

L’Île de France est arrivé à New York à la date prévue. Nous avons alors reçu des détails : les ballasts étaient crevés sur près de 60 mètres ! Le secret a bien été gardé. On sait avec quelle rigueur les Coast guards américains veillent à la sécurité des navires, surtout lorsqu’il s’agit de navires étrangers appelés à transporter des sujets américains. C’était le cas de notre paquebot. S’ils avaient eu connaissance de

déchirures de plusieurs dizaines de mètres, dans la coque du navire, ils en auraient certainement interdit le départ.

Ce séjour à New York s’est déroulé normalement. Toutefois, l’officier chargé de la chaufferie m’a raconté qu’il reçut la visite des Coast guards. Ils avaient observé, à la surface de l’eau, près de la coque, des petites nappes de mazout suspectes. L’officier, qui avait reçu des consignes, leur expliqua qu’un graisseur de la machine avait



Dans les années 1950, après sa refonte, le paquebot embarque moins de passagers, mais comme la salle à manger de 1^e Classe propose moins de couverts (480 au lieu de 700), il faudra deux services à la pleine saison. Coll. Marc Piché

fait une fausse manœuvre en pompant dans les soutes, ce qui expliquait de légères fuites. Cela fut admis, et le paquebot put reprendre la mer. Les craintes du bord étaient d'un autre ordre : la coque étant percée, l'étanchéité du navire reposait entièrement sur celle des plafonds de ballasts. On savait certes que ces tôles avaient une épaisseur suffisante – certaines d'entre elles, sous les chaudières, avaient été remplacées par Penhoët – mais il y avait là une situation anormale. D'autre part, la capacité en mazout se trouvant réduite par le plus grand nombre de ballasts crevés, des difficultés pouvaient apparaître dans l'alimentation en combustible.

L'île de France a maintenu son horaire : il est arrivé au Havre dans la nuit du 10 août. Débarquement rapide des passagers et marchandises, puis entrée en cale sèche. Le lendemain, à 7heures, je descendis dans la cale sèche. Il y avait encore un peu d'eau sur le radier, et on avançait en pataugeant. J'entendis pas loin de moi les bruits de bottes d'un autre visiteur : M. Guillon, l'ingénieur en chef de mon service, qui m'avait devancé de quelques minutes. A près de 60 ans, il se déplaçait, légèrement courbé, entre les tôles de quille et le bouchain, de l'avant vers l'arrière. Nous avons ensemble découvert le désastre. Les tôles de coque étaient déchirées

L'impressionnant salon-fumoir de la classe Cabine est une originalité du paquebot transformé en 1949. Il réunit deux pièces en une seule. Le salon se situe au pont-promenade, et le fumoir (photo) au pont des embarcations ; disposé en mezzanine, ce fumoir est relié au salon par une très belle descente en ferronnerie, et doté de vastes baies vitrées ouvrant sur l'avant du pont de embarcations et dominant la plage avant. Coll. Transat.

