

numéro

18

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations*

I-1 Delente – 979-10-231-1424-9



revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Travail et travailleurs maritimes

Le numéro 18 de la *Revue d'histoire maritime* se compose de deux groupes de contributions. Le dossier principal, qui donne son titre à ce numéro, comporte douze textes consacrés au travail et aux travailleurs maritimes du XVIII^e siècle à la fin du XX^e. Il s'agit d'un champ scientifique à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. Ce n'est pas une simple histoire ouvrière car sont abordés tous les aspects, dans le domaine maritime, de l'histoire du travail et des travailleurs. Les navires en mer offrent à cet égard un domaine remarquable car il s'agit d'un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Les problèmes sociaux sont également abordés en profondeur, aussi bien sous l'angle du niveau de vie que sous celui des revendications sociales.

Le deuxième dossier est constitué par la recherche en cours grâce à huit contributions d'étudiants préparant leur doctorat en histoire, qui proposent des mises au point sur l'état de leurs travaux. Le caractère très neuf de l'ensemble frappe tout comme la diversité des sujets, puisque l'on va de la piraterie au XVI^e siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII^e siècle ou la place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique de 1884 à 1924.

Les deux articles de *varia* sont tout aussi neufs puisque l'un traite des « représentations artistiques des rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral », en prenant des exemples bretons, et que l'autre montre, à partir du relevé de bateaux classés monuments historiques, les étonnantes possibilités des archives virtuelles en ligne.



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (xvi^e-xix^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux xvi^e-xix^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviii^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xix^e siècle) [n° 17]

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

LA VIE ET LES TRAVAUX DU CHEVALIER JEAN-CHARLES DE BORDA (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du xvii^e siècle

Jean Mascart

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

COLIGNY, LES PROTESTANTS ET LA MER (1558-1626)

Martine Acerra (dir.)

LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES

(XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

À LA MER COMME AU CIEL

Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine (1700-1850)

Prix de l'Académie de Marine, 2000

Grand prix de la mer décerné par l'Association des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

LA GUERRE DE COURSE EN MÉDITERRANÉE (1515-1830)

Antoine-Marie Graziani & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

LA GRANDE MAÎTRESSE, NEF DE FRANÇOIS I^{er}

Max Guéroul & Bernard Liou

LES GALÈRES AU MUSÉE DE LA MARINE

Renée Burllet

SOUS LA MER OU LE SIXIÈME CONTINENT

Christian Buchet (dir.)

LA PUISSANCE MARITIME

Christian Buchet, Jean Meyer & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA MER, LA FRANCE ET L'AMÉRIQUE LATINE

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

CANADIENS EN GUYANE (1745-1805)

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer (2006)

Robert Larin

LES MESSAGERIES MARITIMES

L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

LA FRANCE ET L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LES VILLES BALNÉAIRES D'EUROPE OCCIDENTALE

DU XVIII^e SIÈCLE À NOS JOURS

Alain Lottin, Yves Perret-Gentil & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ

Une concession française en Égypte (1888-1956)

Caroline Piquet

NÉGOCIANTS ET MARCHANDS DE BORDEAUX

De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)

Philippe Gardey

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES HUGUENOTS ET L'ATLANTIQUE

Pour Dieu, la Cause ou les Affaires

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.)

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES GRANDS PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

ET LA MONDIALISATION AU XIX^e SIÈCLE

Bruno Marnot

LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne

De Concarneau à la Corogne (xv^e-xix^e)

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

(1763-1783)

I - L'instrument naval

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline

et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LE VOYAGE AUX TERRES AUSTRALES

DU COMMANDANT NICOLAS BAUDIN

Genèse et préambule (1798-1800)

Michel Jangoux

*Revue d'***HISTOIRE** **MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Depuis le début de 2006, la Revue d'histoire maritime paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (17) avait pour thème Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle).

Les prochains numéros (19 et 20) porteront sur Les Amirautés en France depuis le Moyen Âge et La Marine française pendant la Grande Guerre.

Comité scientifique international

Nicolas Rodger (All Souls College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Amiral Jean-Marc Brûlez, Christian Buchet, Gilbert Buti, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrère, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de la rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Bruno Marnot (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, université Paris-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin - F-75230 Paris cedex 05

*Revue d'***HISTOIRE
MARITIME**

n° 18 • 2014/I

**Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations**



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2014

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-942-4

PDF complet – 979-10-231-1419-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1420-1

Introduction – 979-10-231-1421-8

I-1 Welke – 979-10-231-1422-5

I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2

I-1 Delente – 979-10-231-1424-9

I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6

I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3

I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0

I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7

I-3 Margain – 979-10-231-1429-4

I-3 Lévy-Dumoulin – 979-10-231-1430-0

I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7

II Doctorants – 979-10-231-1432-4

III Motte – 979-10-231-1433-1

III Lescop et al. – 979-10-231-1434-8

IV Chronique – 979-10-231-1435-5

V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Adaptation numérique 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

I

DOSSIER : TRAVAIL ET TRAVAILLEURS MARITIMES, XVIII^e-XX^e SIÈCLE : DU MÉTIER AUX REPRÉSENTATIONS

Introduction	
John Barzman & Jean-Louis Lenhof.....	13

MÉTIERS DE LA MER À L'ÈRE DE LA VAPEUR

Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX ^e siècle	
Ulrich Welke	25

Une forme de travail maritime au révélateur du naufrage : les stewardesses du <i>RMS Titanic</i> (1912)	
Justine Cousin	47

Être officier de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York pendant les Trente Glorieuses	
Julien Delente.....	63

CONDITIONS DE TRAVAIL ET PROTECTION SOCIALE

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran	
André Zysberg.....	93

Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX ^e siècle à partir de l'exemple havrais	
Nicolas Cochard.....	113

Systèmes d'épargne et retraites des marins du commerce au Royaume-Uni, 1747-1931	
Richard Gorski.....	133

Conditions de travail en mer et pavillons de complaisance : l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport de 1948 à 1974	
John Barzman & Kevin Crochemore	161

IDENTITÉS ET REPRÉSENTATIONS

« Celui qui n'est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin » : métier et identités du marin en Allemagne durant l'entre-deux-guerres Constance Margain.....	181
La mécanisation des activités halieutiques au miroir du documentaire cinématographique : l'exemple britannique, des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale Olivier Lévy-Dumoulin.....	201
L'homme et la machine dans la pièce <i>The Hairy Ape</i> d'Eugene O'Neill (1921) Thierry Dubost.....	221

II

NOUVEAUX CHAMPS DE RECHERCHE : TRAVAUX EN COURS DE DOCTORANTS

4	Présentation des textes des doctorants Jean-Pierre Poussou.....	239
	Le pirate de l'âge d'or : du bandit des mers à l'avatar héroïque Lucie Card.....	241
	Le monde de la pêche comme situation de « ressources communes » : le cas de Dieppe, des années 1720 à la Restauration Romain Grancher.....	251
	Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII ^e siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII ^e siècle : atouts et contraintes méthodologiques Frédéric Candelon-Boudet.....	267
	Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest et leur destin Hélène Vencent.....	275
	La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique sur l'Atlantique nord, 1884-1924 Antoine Resche.....	283
	Le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM Claire Flécher.....	291
	L'image du port de Livourne entre identité culturelle et avenir de la ville Francesca Morucci.....	305

III
VARIA

L'usage de représentations artistiques de rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral : exemples bretons Edwige Motte	327
Enjeux et techniques pour le relevé des bateaux classés Monuments historiques : Archives virtuelles en ligne (AVEL) Laurent Lescop <i>et al.</i>	349

IV
CHRONIQUE

Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII ^e -mi-XIX ^e siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert	387
--	-----

V
COMPTE RENDUS

Patrick Villiers, <i>Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil</i>	399
Michel Jangoux, <i>Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)</i>	400
Jean-François Klein, <i>Les Maîtres du comptoir : Desgrand père & fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales</i>	402
Mickaël Augeron et Olivier Caudron, <i>La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage</i>	404
Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 »	406
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), <i>Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècle)</i>	408
Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), <i>Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)</i>	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i>	413

I. DOSSIER

**Travail et travailleurs maritimes,
xviii^e-xx^e siècle :
du métier aux représentations**

Métiers de la mer à l'ère de la vapeur

ÊTRE OFFICIER DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE
TRANSATLANTIQUE SUR LA LIGNE DE NEW YORK
PENDANT LES TRENTE GLORIEUSES

Julien Delente

Doctorant d'histoire à l'université du Havre

Dans les rangs de la marine marchande, les officiers affectés aux paquebots de la Transat – la Compagnie générale transatlantique – ont toujours occupé une position privilégiée. Héritiers du savoir-faire et du glorieux passé de l'illustre compagnie fondée en 1855, à la fois marins et ambassadeurs, ils ont incarné une certaine idée du métier de marin en véhiculant l'image de la France auprès des élites transportées sur l'Atlantique. Entre 1945 et 1975, ces officiers ont connu une période mouvementée pour la compagnie entre la reconstruction de la flotte dans l'effervescence des Trente Glorieuses et la décadence de la ligne Le Havre-New York, victime de la concurrence aérienne et des chocs pétroliers. Pourtant, les études globales sur ce corps d'officiers hors norme, qui fut l'objet de toute l'attention de la Transat, restent rares. En effet, l'essentiel des travaux porte sur la Compagnie générale transatlantique en tant qu'entreprise¹, ou sur sa flotte². Quelques travaux abordent les passagers, qu'ils soient de troisième classe³ ou de première classe⁴. En revanche on ne recense que des études très limitées sur les personnels⁵, et rien sur les officiers de la Transat. Il est donc utile de revenir sur leur carrière pour comprendre l'intérêt de la compagnie à entretenir une telle élite sur ses paquebots.

- 1 Marthe Barbance, *Histoire de la Compagnie générale transatlantique. Un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et Métiers Graphiques, 1955 ; Antoine Frémont, *La French Line face à la mondialisation de l'espace maritime*, Paris, Anthropos, 1998.
- 2 Ludovic Trihan, *La Compagnie générale transatlantique. Histoire de la flotte*, Grenoble, Glénat, 1991. On pourra également consulter les travaux de Daniel Hillion, William H. Miller ou encore John Maxtone-Graham.
- 3 Lorraine Coons et Alexander Varias, *Tourist Third Cabin: Steamship Travel in the Interwar Years*, New York, Palgrave MacMillan, 2003.
- 4 Élizabeth Coquart et Philippe Huet, *Stars et paquebots*, Fécamp, Éditions des Falaises, 2004 ; Michael B. Miller « The Business Trip: Maritime Networks in the Twentieth Century », *Business History Review*, vol. 77, n° 1, 2003, p. 1-32.
- 5 Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005.

Pour cet article, outre les études et les fonds d'archives cités dans le texte, je me suis appuyé sur des sources orales et plus particulièrement sur les entretiens que j'ai menés auprès de deux anciens commandants de la Transat, Jean-Yves Bonis et Edmond Bechhoefer. Chaque source orale a été transcrite selon la codification établie par Florence Descamps⁶. D'autres entretiens réalisés par l'association French Lines (AFL), ont complété mon analyse, après que j'ai pris soin de les transcrire, car il n'en existait aucune transcription. Il s'agit des entretiens avec le commandant Gérard Vandeveld, le docteur Antoine Galant et le chef mécanicien Jean Chouan. L'étude approfondie de ces entretiens étaye une large partie de mon propos ; ils sont cités dans le texte quand ils me semblent mériter d'être plus particulièrement soulignés.

Il convient alors de s'attarder dans un premier temps sur la formation de ces marins pour ensuite s'intéresser à l'exercice de leur métier à travers l'étude des conditions de navigation et des différents types de service d'officiers présents à bord. Enfin, nous essaierons de comprendre leur état d'esprit une fois qu'ils sont parvenus à l'apogée de leur carrière.

ACCÉDER À L'ÉLITE DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

Au lendemain de la guerre, la France achète 75 *liberty-ships* dont 32 reviennent à la Transat : il faut relancer au plus vite la ligne de New York. La compagnie se trouve donc confrontée à une forte demande en personnel pour réarmer sa flotte et surtout les célèbres paquebots à coque noire et cheminées rouges, symboles de la Transat. Ainsi, de 564 officiers en 1945 elle passe à 1049 en 1950.

Entre terre et mer, une formation exigeante

Les compagnies recrutent auprès des six principales écoles nationales de la marine marchande. Ces écoles appelées *Hydros* – écoles d'hydrographie – forment les officiers en charge de l'encadrement des services pont ou machines. Pour les futurs officiers, les opportunités de carrière étaient donc intéressantes, et la plupart d'entre eux bénéficièrent effectivement d'un avancement exceptionnel, amélioré encore par la conjoncture économique très favorable. La formation se faisait en deux ans. La première année, les élèves étudient les mathématiques, la physique, la manœuvre, l'astronomie, la navigation, la théorie du navire, qui leur apportent une solide formation scientifique indispensable à l'exercice de leur métier. S'ensuit un stage en mer obligatoire. Seuls les élèves ayant passé

6 Florence Descamps, *L'Historien, l'archiviste et le magnétophone. De la constitution de la source orale à son exploitation*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2005.

le test de vue de la visite médicale avec succès sont admis au service pont, les autres poursuivent au service machines ou renoncent. C'est à ce moment que la Transat démarche les élèves les plus prometteurs. La deuxième année permet d'approfondir les savoirs théoriques et pratiques des élèves devenus élèves-officiers. Ceux qui souhaitent obtenir le brevet de capitaine au long cours embarquent ensuite pour valider les soixante mois de navigation indispensables, puis retournent étudier trois années supplémentaires. Précisons que la Transat exige ce sésame de tous les officiers prétendants servir sur ses paquebots. Mais ce n'est pas tout : pour devenir commandant de paquebot, l'usage veut que le postulant ait été de surcroît élève-officier de réserve lors de son service militaire⁷.

Une catégorie d'officiers un peu à part est constituée par les médecins de bord qui ne passent pas par les écoles de la marine marchande mais doivent réussir l'examen de médecine de la marine marchande après avoir obtenu leur doctorat. Ce n'est qu'après trois années d'expérience qu'ils sont titularisés⁸. Après la seconde guerre mondiale, trois générations d'officiers cohabitent : les anciens d'avant-guerre qui occupent désormais les postes les plus élevés – commandant Jacques Lévêque sur le *Liberté* de 1951 à 1954, commandant Franck Garrigue sur l'*Île-de-France* de 1951 à 1953, commandant Jean Le Manchec sur le *De Grasse* de 1947 à 1949 ; les jeunes officiers recrutés dans l'urgence qui obtiennent presque immédiatement des postes prestigieux ; et la nouvelle génération, amenée à leur succéder mais contrainte pour le moment de patienter en attendant que des postes se libèrent. Cette cohabitation entre les jeunes et les anciens a contribué à consolider la formation des nouveaux arrivants⁹. Elle a mêlé également partisans d'une navigation « à l'ancienne » et défenseurs des nouvelles technologies. L'apparition des premiers radars, révolution dans le monde maritime, ne fut d'ailleurs pas toujours accueillie avec entrain par les partisans de la « vieille école » adeptes de la navigation « à l'œil », c'est-à-dire jumelles en mains.

Le choix des meilleurs

La Transat s'est donnée pour ambition de structurer au maximum ses états-majors et d'avoir les meilleurs officiers sur ses paquebots de la prestigieuse ligne de New York. En faire partie implique donc de détenir les plus hauts brevets.

7 Entretien du commandant Edmond Bechhoefer conduit par Julien Delente à Sainte-Adresse le 7 avril 2010, enregistrement audio numérisé et transcrit, collection privée Julien Delente (en cours de dépôt à l'université du Havre).

8 Archives de l'AFL, Statut des états-majors CGT, 1950-1951, 1997 004 0584.

9 Entretien du commandant Gérard Vandeveldé conduit par Gaëtan Crespel au Havre le 21 février 2003, enregistrement audio numérisé par l'AFL et transcrit par Julien Delente en 2010.

Sur un transatlantique, la majorité des officiers détiennent le brevet de capitaine au long cours. Quant au commandement d'un navire, il est un véritable sésame réservé par une tradition bien enracinée, à des officiers ayant servi au préalable comme officiers de réserve dans la Royale¹⁰ et ayant accompli une carrière forcément remarquable et rigoureusement évaluée par la compagnie. Certains officiers ont dû attendre près de vingt ans en tant que lieutenant, puis presque autant de temps avec le titre de second capitaine avant de pouvoir commander¹¹, moins de dix ans avant de partir en retraite¹².

La « caste » des officiers de la Transat est un sanctuaire bien gardé : beaucoup de candidats potentiels et peu d'élus. De ce fait, l'avancement pour tous les officiers et commandants est déterminé par un système de notation. Il repose sur une série de critères particulièrement sélectifs. Ainsi, pour la Transat il était inenvisageable de confier de grandes unités à des officiers qui n'auraient pas été, au préalable, notés rigoureusement.

66

La notation, prix du prestige

L'intégralité du personnel de la Transat est notée. Un officier est noté plusieurs fois par an. À chaque débarquement, l'officier est noté par un nombre variable de supérieurs. Cela permet à l'armateur d'avoir, par le biais de la direction de l'armement, une vision globale et de faire ses choix d'avancement en fonction de critères supposés être les plus objectifs possibles.

Même si la sévérité des commandants peut varier, la direction de la compagnie espère, par la multiplication des notations – des centaines –, obtenir un équilibre, permettant d'apprécier la qualité réelle de l'officier. Par conséquent, le *turnover* au sein de la hiérarchie est plus régulier qu'ailleurs, et permet par exemple à un officier de la Transat de commander onze fois alors qu'un officier de la marine de guerre ne commande que deux ou trois fois dans sa carrière.

L'annuaire des officiers, où est répertorié et classé dans l'ordre hiérarchique l'ensemble des officiers de la Transat, varie donc régulièrement en fonction de l'avancement au sein de son état-major. Ce système de notation est divisé en deux parties, une notation faite par le service à la mer – sauf pour le commandant qui est noté par les sédentaires – et une à terre.

La première sert à juger les différentes aptitudes d'un officier. Le commandant note tous ses officiers. Les lieutenants sont, de plus, notés par le second capitaine.

¹⁰ Entretien du commandant Edmond Bechhoefer, cité.

¹¹ Entretien du commandant Jean-Yves Bonis conduit par Julien Delente au Havre le 30 mars 2010, enregistrement audio numérisé et transcrit, collection privée Julien Delente (en cours de dépôt à l'université du Havre).

¹² Pour les officiers mécaniciens, le plus haut niveau d'avancement correspond au grade de chef mécanicien.

La seconde est faite par le capitaine d'armement du Havre et par le directeur d'armement à Paris au siège de la Transat. Ils sont les seuls à pouvoir noter un commandant.

On note l'officier en fonction de cinq critères¹³. Dans un premier temps, on évalue la « valeur professionnelle ». On se penche ensuite sur son « commandement » afin d'évaluer le *leadership*. Un troisième critère est la « valeur morale et générale » de l'officier, c'est-à-dire ce qui a trait à sa tenue, sa conduite personnelle, son éducation, sa culture générale, sa discipline, son dévouement et son « sens social ». On évalue ici le comportement humain et l'intelligence de l'individu, au-delà de sa formation purement technique. Ce critère met en évidence l'éthique et permet d'évaluer également la capacité de l'officier à former les « jeunes éléments » ainsi qu'à surveiller les « conditions matérielles et morales de vie du personnel ». Bien sûr, étant donnée la finalité commerciale de la compagnie, il lui est indispensable de s'entourer d'un personnel économiquement performant, et un quatrième critère, assez fourre-tout, évalue l'officier sur sa « gestion commerciale », c'est-à-dire sa « célérité dans la réparation des avaries », un atout pour le respect des horaires, ainsi que sur ses « relations avec les passagers ». Enfin, le cinquième et dernier point, propre aux chefs-mécaniciens et chefs de service, juge de leur « administration générale » c'est-à-dire de l'aptitude de l'officier à être un bon gestionnaire capable de faire fonctionner son service en liaison avec la terre.

Les notes par critère vont de 0 à 20. Une moyenne de 16 et 17 confère au marin le statut de « très bon officier », de 18 et 19 d'« excellent officier », et enfin la note de 20 correspond au rang d'« officier d'élite ». La moyenne n'est pas admise : il faut être bon pour servir sur la flotte de la Transat. Mais seuls les « excellents officiers » et les « officiers d'élite » peuvent prétendre à un poste sur un paquebot transatlantique. Cette sélection impitoyable contribue ainsi à l'excellence de la ligne de New York.

ALLER-RETOUR ENTRE ROUTINE ET DANGER : LA LIGNE LE HAVRE-NEW YORK

Intégrer cette ligne, c'est atteindre le mythe de la Transatlantique, entrer dans le sillage des super *liners*, du *Normandie* au *Queen Elizabeth* en passant par le *Queen Mary*. C'est aussi côtoyer, depuis la passerelle ou les carrés, les personnalités, le *glamour*, toute la renommée forgée depuis la mise en service de la ligne en 1864 et les premiers départs de migrants.

Embarquer sur le pont de ces navires, c'est se plier à une discipline, une rigueur et un ordre digne de la marine de guerre. Sur la ligne de New York, l'uniforme

¹³ Archives de l'AFL, Notes confidentielles d'officier, 1997 004 0004.

est obligatoire en permanence. Malgré l'atmosphère festive du bord, il n'est pas question pour un haut responsable du navire d'aller danser avec les passagères, ou de s'amuser. Être officier sur un paquebot, c'est d'abord effectuer son service à son poste pour s'assurer que le navire arrive sans encombre en temps et en heure. La direction de la Transat tient à voir arriver ses paquebots à l'heure. Tout est calculé pour que le navire puisse tenir ses délais. Ainsi, l'intégralité du trajet est-elle préparée à l'avance. Les heures de mouillages sont établies au préalable, tout comme la mise en tension des machines. Le navire tout entier et la traversée sont réglés comme une horloge. L'ensemble est programmé pour parer aux imprévus. Afin de mener à bien cette mission, les chantiers de l'Atlantique avaient doté le paquebot *France* de moteurs capables de développer 160 000 chevaux officiels mais en fait 175 000 réels, les 15 000 chevaux de différence constituant la réserve de puissance exploitable pour rattraper le temps perdu lors de la brume ou des tempêtes. Le navire pouvait alors filer à plus de 30 nœuds. C'est grâce à cet atout non négligeable que le paquebot, après avoir essuyé ce que beaucoup ont considéré comme « la tempête du siècle », arriva pile à l'heure à New York pour son voyage inaugural. En effet, dès que la mer le permit, le navire fila à près de 34 nœuds. Cette « ponctualité » fut récompensée par un accueil comme seul New York sait en réserver aux paquebots à l'issue de leur « *maiden voyage* ». Tandis que le transatlantique noir et rouge glissait le long des rives de l'Hudson River pour venir accoster majestueusement le long de la darse de l'emblématique *pier 88* de la French Line, remorqueurs, jets d'eau, hélicoptères, avions de tourisme, et une multitude de bateaux de plaisance escortèrent le fleuron de la marine marchande française jusqu'à sa place, relayant à travers le monde des images encore ancrées dans les mémoires. Seuls quelques officiers ont eu le privilège de vivre une de ces arrivées triomphales à New York, un moment unique dans leur carrière car ces accueils chaleureux n'ont eu lieu que lors des voyages inauguraux ou pour des situations exceptionnelles : les accueils de l'*Île-de-France* après les sauvetages du cargo libérien *Greenville* et du paquebot italien *Andrea Doria*.

Mais, avant de parvenir à destination, il faut affronter un ennemi de taille dont il ne faut pas sous-estimer la puissance : l'océan. L'Atlantique nord est loin d'être facile pour la navigation. Il demande de l'expérience, des marins aguerris capables d'assurer la sécurité des milliers de vies présentes à bord. Les tempêtes y sont très fréquentes durant l'hiver, tout comme la brume, extrêmement dense du printemps à l'automne. Le vocabulaire maritime évoque même une brume « à couper au couteau¹⁴ » tant elle parvient parfois à masquer l'étrave du navire depuis la passerelle de commandement. Certains voyages se sont déroulés

14 Entretien du commandant Bechhoefer, cité.

intégralement dans la brume. La navigation se faisait donc au radar, avec tous les dangers qu'implique ce type de navigation sans visibilité. Une route est imposée par une convention internationale depuis le retentissant naufrage du *Titanic* en 1912, afin d'éviter de rencontrer des icebergs. L'itinéraire « *westbound* », c'est-à-dire le trajet d'ouest en est, passe désormais au sud des bancs de Terre-Neuve profitant, à partir de la période du 11 au 30 avril, de la fonte des glaces¹⁵.

Tout commence dès la sortie du port du Havre, les tirants d'eau des paquebots, particulièrement élevés, imposant de respecter les horaires des marées au risque de s'échouer. La règle est la même pour l'arrivée ou le départ de Southampton. De Southampton à New York, la distance est d'environ 3 200 milles marins¹⁶. Le départ de Southampton a souvent lieu vers minuit, le premier jour, afin de ne pas contraindre les passagers continentaux à quitter Paris trop tôt le matin¹⁷. Ayant franchi la Manche, les transatlantiques abordent l'océan aux environs de 50° Nord de latitude et 6°30 de longitude, aux abords du phare de Bishop qui se trouve au large du Royaume-Uni. Ils ne peuvent faire route directement vers leur destination par la voie la plus courte car cela impliquerait de passer par les bancs de Terre-Neuve. Ils gagnent donc par orthodromie¹⁸ un point situé au sud des bancs. À partir de ce point, par loxodromie¹⁹, ils se dirigent vers les bateaux-feux de Nantucket puis d'Ambrose. Arrivés là, ils embarquent le pilote qui les assistera dans la remontée de l'Hudson en direction de New York²⁰. La traversée peut être calme ou agitée ; elle varie souvent en fonction des saisons. En effet, les conditions météorologiques sur l'Atlantique nord, y compris à la belle saison, sont extrêmement changeantes. Une dépression peut survenir à tout moment et contraindre le « pacha » à réduire l'allure, risquant ainsi de compromettre la durée de l'escale aux États-Unis.

Dans la première partie du trajet, les navires doivent faire face à de la grosse mer soulevée par des tempêtes et des dépressions qui balayent cette partie de l'océan du mois de septembre au mois d'avril. Pour les passagers ou les membres de l'équipage sensibles au mal de mer, le tangage peut se révéler problématique. Il faut ajouter à cela la présence menaçante des glaces voire d'icebergs qui requiert une attention de tous les instants²¹. Passée cette première grande étape, les bateaux sont davantage à l'abri entre Nantucket et New York ;

15 Edmond Lanier, *Le Paquebot France*, Paris, Journal de la Marine marchande, 1962, p. 90.

16 *Ibid.*, p. 91.

17 *Ibid.*

18 Arc de grand cercle, c'est-à-dire la ligne de plus courte distance entre deux points de la surface de la Terre.

19 Route coupant tous les méridiens sous le même angle.

20 Edmond Lanier, *Le Paquebot France*, *op. cit.*, p. 91.

21 *Ibid.*

cette sécurité est toute relative, car il faut désormais se confronter à l'intense circulation maritime dans cette zone. Dans le cas du *France*, jusqu'en 1973 la traversée s'achève à l'aube du cinquième jour, soit après une centaine d'heures de navigation à une moyenne de 31 nœuds. À partir de 1974, le trajet passe à six jours par souci d'économie de mazout.

70 Arrivés à New York, de nouvelles difficultés attendent les marins. L'une d'entre elles est le courant qui détermine l'accostage ou non du navire. Il s'agit d'un courant traversier appelé le *slack* qui se manifeste dans un laps de temps très court entre le flot et le jusant, lorsque le navire entre dans la darse²². Cette force est utilisée pour faciliter la manœuvre et se mettre à quai. Ensuite, il faut pouvoir s'amarrer perpendiculairement le long de la darse, une manœuvre extrêmement difficile, qui parfois peut virer à la collision. Les remorqueurs sont là pour assister le géant des mers dans son accostage qui va jusqu'à s'appuyer sur le coin du *pier*, pourtant peu solide, afin de pouvoir pivoter et se positionner le long du quai. Autre difficulté pour l'accostage, que ce soit au Havre, à Southampton ou à New York : les grèves des remorqueurs et des lamaneurs qui exigent d'effectuer la manœuvre sans assistance. Il arriva que le *France* ait dû accoster sans remorqueur à Manhattan. Au Havre aussi la situation s'est présentée à plusieurs reprises, notamment en mai 1968. Les officiers du transatlantique ordonnèrent à l'équipage de mettre à l'eau ses propres embarcations afin de récupérer les amarres sur le quai et de permettre au paquebot d'accoster.

Au retour, trajet que l'on surnomme « *eastbound*²³ », les navires empruntent une route plus au nord afin de ne pas rencontrer d'autres vaisseaux²⁴. La mer est moins difficile, mais le tangage cède la place au roulis car le vent et la mer viennent de l'arrière contrairement au trajet aller où ils viennent debout²⁵.

LES NAVIGANTS

Les services pont et machines, « cortex cérébral » du transatlantique

La hiérarchie est omniprésente à bord du navire. L'utilisation d'un vocabulaire anatomique semble appropriée pour illustrer le fonctionnement quasi biologique de celui-ci : la structure pyramidale constitue la colonne vertébrale du bateau et au final le mécanisme « organique » nécessaire à sa mobilité.

Ainsi, au sommet, les yeux et le cerveau de ce dernier sont incarnés par le service pont, duquel les instructions partent et se diffusent à travers les « artères »

22 Entretien du commandant Bonis, cité.

23 Trajet d'Est en Ouest.

24 Edmond Lanier, *Le Paquebot France*, op. cit., p. 91.

25 Vent ou courant arrivant de face.

du navire pour commander les autres organes. À la tête de ce personnel, on trouve le commandant assisté par le second capitaine. Il est reconnaissable à ses quatre galons or sur drap bleu marine sur ses épaulettes et sa casquette. Pour définir brièvement la fonction du commandant de bord, souvent surnommé « le pacha », on utilise fréquemment la célèbre formule « Seul maître à bord après Dieu ». Celle-ci est confirmée dans la notice relative à « L'organisation du commandement et des services à bord des navires » qui précise que son autorité à la mer est « pleine et entière » tant sur son personnel que sur ses passagers, y compris militaires²⁶. Le commandant exerce un véritable pouvoir personnel sur l'ensemble des services du bord, qu'il peut déléguer à ses chefs de service. Sa responsabilité a trait à la conduite, à la sécurité, à la conservation et à la sûreté intérieure de son navire. L'organisation et la désignation des officiers attachés aux divers services se font par son intermédiaire. C'est donc lui qui nomme l'équipe qui va l'entourer durant la traversée.

Il est épaulé dans sa direction par le second capitaine – trois galons or sur drap bleu marine. Parfois surnommé « le chien du bord²⁷ », il est en charge de la sécurité et de l'ordre à bord. Le second capitaine peut prendre lui-même le commandement s'il estime que les circonstances le rendent nécessaire, notamment en cas d'indisponibilité du commandant. Il reçoit les ordres de ce dernier, les transmet au service pont et veille à leur bonne exécution. Comme son supérieur, il a autorité sur tout l'équipage autant civil que militaire. Chargé de l'entretien extérieur du navire, il est aussi responsable de l'embarquement et du débarquement des marchandises. Sauf en cas de brume, le second capitaine ne fait pas de quart. Ce poste est particulièrement physique puisqu'il demande un très grand nombre de déplacements dans les entrailles du navire. Dans son bureau, il reçoit un grand nombre de personnes chaque jour. Que ce soit le commis de rivière, les représentants des services commerciaux et des agences de la compagnie, les manutentionnaires, différents experts, les policiers, les services de douanes, le personnel portuaire et bien sûr les inspecteurs de navigation. Tout ce petit monde se succède pour venir s'entretenir avec lui. Commandant et second capitaine travaillent sur la passerelle en étroite collaboration avec les officiers de pont ou lieutenants en charge de la navigation. C'est ici que le personnel du service pont passe l'essentiel de son temps à se relayer par quarts.

Deux catégories de lieutenants sont identifiables : les lieutenants brevetés et les lieutenants au long cours. Chaque lieutenant a une fonction qui lui est propre sous les ordres du commandant. Ils sont chargés de faire les quarts en service à

²⁶ Archives de l'AFL, Organisation du commandement et des services à bord des navires, 1948-1962, 1997 004 880.

²⁷ Entretien avec le commandant Bonis, cité.

la mer, c'est-à-dire un service de veille de huit heures par jour à raison de quatre heures de quart le jour et quatre heures de quart la nuit. En plus de ces heures de quarts, les lieutenants ont des tâches annexes comme la sécurité ou les calculs de stabilité, des calculs utiles lors du ballastage puisque l'équilibre du bateau en dépend. Sur le *France*, les lieutenants fonctionnent en binômes, et l'un est adjoint de l'autre²⁸. Ils doivent collaborer afin d'assurer le bon déroulement des manœuvres. Le responsable de quart est le lieutenant le plus ancien. Il est en charge des manœuvres par la transmission des ordres au timonier. Son adjoint, quant à lui, fait le point en marquant sur la carte l'évolution de la position du navire afin de suivre la route tracée.

72

Après la guerre, la navigation se fait encore au sextant, un instrument de navigation qui permet de relever la hauteur angulaire d'un astre au-dessus de l'horizon. Le navigateur obtient par ce procédé la latitude du point d'observation. Ces points sont ensuite répertoriés sur une carte permettant de localiser le navire et ainsi de suivre sa progression. Le guidage par satellite n'a commencé que vers la fin des années 1960 et au cours des années 1970, même s'il existait sur le *France* un système de radionavigation appelé LORAN – *Long Range Navigation* – qui utilisait les ondes d'émetteurs terrestres fixes afin d'établir une position. Au « service au port » – service auquel sont affectés les officiers lorsque le navire est amarré – ces officiers doivent assurer la garde du bâtiment en faisant des rondes, l'objectif étant d'assurer une sécurité optimale. En particulier l'incendie est la source de toutes les peurs. La French Line a encore en mémoire les derniers instants, en 1942, du *Normandie* dont les flammes n'ont pu être maîtrisées rapidement provoquant, par les tonnes d'eau déversées à bord, un inéluctable chavirage²⁹. Les lieutenants sont le plus souvent associés au second capitaine pour ces questions de sécurité, mais il existait aussi sur certains paquebots un officier second capitaine de sécurité chargé de l'évacuation pour chaque voyage. Les rapports de voyage mentionnent régulièrement des incendies déclarés³⁰. Que ce soient des brassières de sauvetage en feu, des débuts d'incendie en cuisine ou bien dans les coquilles des ventilateurs de chaufferie, à chaque fois ceux-ci sont maîtrisés mais cela démontre l'extrême vigilance que doivent avoir les marins.

Être lieutenant sur la ligne de New York, c'est devoir aussi assurer la difficile cohabitation avec les *coast guards* qui ne badinent pas avec la sécurité. Tous les trimestres, dès l'arrivée dans le port américain, ces militaires procèdent à une inspection et vérifient l'ensemble des organes de sécurité du navire à

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Charles Offrey, *Cette grande dame que fut la Transat*, Le Touvet, Marcel-Didier Vrac, 1994, p. 138-142.

³⁰ Archives de l'AFL, 1997 004 5068, Rapport général de voyage du 23 octobre au 9 novembre 1946, *Île-de-France*, 1946.

commencer par les embarcations. Ainsi, régulièrement, toutes les embarcations du bord sont mises à l'eau avec l'équipage, au pied du *pier*, escortées de près par une vedette afin qu'elles ne soient pas entraînées par le courant ou le vent. Outre les *coast guards*, passé le pont Verrazano les lieutenants doivent accueillir les services de l'immigration qui contrôlent la liste des passagers, inspectent et accordent le droit ou non de débarquer aux États-Unis, vieille procédure héritée des grandes migrations venues d'Europe. Pendant ce court trajet avant l'accostage, les officiers de l'immigration contrôlent les papiers du navire, vérifiant si tout est en règle. Il est interdit de débarquer le moindre passager sans le feu vert des autorités. Le pavillon jaune hissé sur le mât du navire signale qu'aucun contact avec la terre n'est autorisé. Si tout semble normal, l'équipage et les passagers sont admis à la « libre pratique³¹ », c'est-à-dire qu'une complète liberté de mouvement leur est accordée.

Les officiers présents sur la passerelle se doivent de bien connaître leur navire. Leur rôle durant les périodes de quart est indispensable, notamment lorsque la brume tombe sur la mer, et que la visibilité se réduit jusqu'à ne plus rien voir face à l'étrave. Dans ces conditions, le rôle de chacun est primordial, notamment à l'entrée dans les ports. Les officiers de quart doivent bien connaître le « chenalage³² » pour pouvoir accéder aux bassins portuaires. En effet, il demeure important pour ces hommes de chercher en permanence les zones dans lesquelles il est possible de « chenaler », c'est-à-dire de suivre les sinuosités d'un chenal, puisque le tirant d'eau d'un transatlantique est particulièrement élevé. L'officier de navigation est le lieutenant chargé de tracer la route, de calculer l'itinéraire à suivre pour le navire, la route, les vitesses, ou de préparer les croisières. Le plus souvent, il s'agit de l'officier le plus ancien. Son rôle est crucial dans la bonne conduite de la navigation. En effet, c'est sur lui que repose en partie la bonne organisation de la traversée. Il règle les vitesses pour respecter le programme établi. De plus, il doit tenir compte des annuaires de marées, des hauteurs d'eau et des étales de courant³³. Tout est minuté par ses soins pour permettre le bon déroulement du trajet. En tant qu'assistant direct du commandant, il a le devoir de surveiller la route pour prévenir l'officier de quart et le « pacha » s'il la juge dangereuse.

Autre aspect du métier : la compréhension des conditions climatiques. Il est fondamental pour la bonne conduite du navire de connaître la météo. Les officiers sont formés pour pouvoir décoder les signaux envoyés par Météo France

31 *Ibid.*

32 Entretien avec le commandant Bonis, cité.

33 Appelé aussi « renverse de courant », il s'agit du moment entre deux marées où le courant est considéré comme nul, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de déplacement de l'eau.

afin de pouvoir établir leur carte météo, qu'ils établissent eux-mêmes en fonction des données envoyées. Certains officiers de pont considèrent leur métier comme « polytechnique³⁴ » dans la mesure où il requiert de nombreuses compétences dans des domaines autres que la navigation et aussi variés que la météorologie, l'autorité, la sécurité, la géographie et même la médecine.

« L'ouïe » du navire est coordonnée par les officiers radiotélégraphistes puis dans les années 1960 par les officiers radios. On recense deux catégories d'officier radio : les officiers radio-électriciens brevetés première classe et les officiers radio-électriciens brevetés deuxième classe. Ces officiers sont sous l'autorité immédiate du commandant de bord. Ils sont en charge des radiocommunications, des locaux et du matériel au sein du poste ainsi que de la surveillance et de l'entretien des appareils utilisés par les services du bord. Le chef radio, appelé aussi officier radio-électricien, demeure en charge des appareils de radionavigation et de leur entretien. Les locaux des officiers radios jouxtent la timonerie de manière à collaborer étroitement avec les officiers présents sur la passerelle.

74

Indissociable du service pont, mais lui étant subordonné, le service machines est le véritable cœur du paquebot. Il est animé par un collectif d'officiers en charge d'assurer la motricité nécessaire au déplacement du navire. Le responsable du service machine est le chef mécanicien. Il a sous ses ordres l'intégralité des officiers mécaniciens, ainsi que le personnel de la machine. Outre la charge de la conduite de tous les appareils moteurs ou auxiliaires, il se doit également de les entretenir et de les réparer. Il est reconnaissable à ses trois galons or sur velours violet. Il est assisté dans sa tâche par le second mécanicien, plus spécifiquement en charge du personnel, de la surveillance des travaux et de l'entretien du matériel dans la salle des machines. Indépendamment de celle-ci, les personnels des machines demeurent sous les ordres du chef mécanicien et participent aux quarts en service à la mer et aux gardes en service au port.

Sur le paquebot *Liberté*, le service machines comprenait vingt officiers, dont un chef mécanicien, son adjoint et trois grands chefs de quarts. Ces derniers avaient une tâche bien définie : le quart se fait dans la machine selon les « trois huit³⁵ ». Le chef mécanicien et le second mécanicien n'en font pas. Il consiste à s'assurer du bon fonctionnement de la machine en étroite collaboration avec le reste du personnel du service. Chaque soir, le chef mécanicien rédige son « cahier d'ordre » dans lequel il relève tous les éléments à contrôler et à surveiller. De son côté, le chef de quart consigne dans un registre toutes les actions

34 Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

35 Entretien avec Jean Chouan conduit par Gaëtan Crespel au Havre le 28 février 2003, enregistrement audio numérisé par l'AFL et transcrit par Julien Delente en 2010.

effectuées durant son quart. Le second mécanicien est responsable de tout le compartiment machines, et de ce que l'on appelle « les travaux par le bord », c'est-à-dire l'entretien des soupapes, le changement des roulements de pompe ou la gestion du mazout. Il tient à jour l'historique de la machine du bateau. En cas de problème, il doit se tourner vers son supérieur, le chef mécanicien. La salle des machines peut devenir en cas de problème, notamment par gros temps, un endroit dangereux pour les marins : la rupture d'un piston de plusieurs tonnes en bout de palan peut à elle seule tuer un homme³⁶. Dans ce cas, la liaison avec le commandant est fondamentale. Un officier électricien se charge de veiller à l'entretien et à la bonne marche de l'ensemble du matériel électrique. Sous ses ordres opèrent des électriciens. Travaillant étroitement avec l'officier électricien, l'officier dit « extérieur » doit contrôler les installations électriques hors de la salle des machines comme la climatisation, par exemple. Outre les cuisines, les frigidaires sont reliés indirectement à la machine.

Tout ordre ou instruction est solidement concerté au sein de la hiérarchie du service. Ainsi, il n'était pas rare que le chef mécanicien convoque plusieurs officiers afin de régler certains problèmes ou procéder à divers ajustements tant dans les machines qu'entre les autres services. Il en allait de la cohésion du groupe. Au final, du bon fonctionnement du service machines dépend le bon fonctionnement des autres services.

LE SERVICE CIVIL

Un autre service assure la bonne marche interne du navire : le service civil en relation avec les passagers présents à bord. Deux personnalités importantes y figurent : le commissaire principal, officier chargé des agents du service général (ADSG), c'est-à-dire le personnel dédié au service des passagers, et le médecin de bord qui fait partie de l'état-major tout comme les autres officiers. Le nombre de commissaires varie en fonction des navires et du nombre de passagers. On en recense trois sur le *Flandre* et huit sur le *France*. Selon leur nombre, les postes varient mais il subsiste toujours un commissaire principal et un commissaire administratif. Le commissaire principal est responsable du service civil. Sur les *liners*, il est assisté par un commissaire administratif ainsi que par d'autres commissaires de classes. Il cumule les fonctions d'intendance générale du paquebot, d'officier d'administration, d'impresario du bord, de maître de maison, mais aussi de banquier. Organisateur dévoué, il joue aussi un rôle d'animateur, chargé d'organiser toutes les grandes soirées et réceptions du bord en assurant la distraction des passagers. Il se distingue par une grande culture,

³⁶ Entretien avec Jean Chouan, cité.

un talent pour la pratique des langues étrangères, et une sociabilité à toute épreuve pour affronter les nombreux caprices de la clientèle. Les commissaires sont en lien étroit avec les différents chefs de personnel comme le maître d'hôtel principal, le maître d'hôtel chef touriste, le chef des cuisines, ou même le chef d'orchestre du bord. Un grade plus bas, on trouve le commissaire chef touriste et le commissaire touriste. Les deux hommes sont chargés de l'animation et du confort des passagers de la classe touriste ; leur équipe est constituée de sous-commissaires qui sont sous leurs ordres.

76

Pour comprendre concrètement les différents aspects du travail lié au commissariat, il est possible de se référer aux nombreux rapports de navigation dans lesquels on trouve le « Rapport du commissaire ». Il fait état du nombre de passagers par classe, des recettes du voyage et bien sûr du recensement des passagers « de marque » ou « importants ». Il est ainsi possible d'identifier nombre de personnalités : de grands industriels comme Jean-Pierre Peugeot, des personnalités du monde des affaires, des hommes de lettres comme Ernest Hemingway, des célébrités du grand écran à l'image de l'acteur Burt Lancaster³⁷, des politiques comme Nelson Rockefeller³⁸, Henri Hauck³⁹, Werner Klaer⁴⁰, ou même des sportifs, tel le champion de baseball Joe DiMaggio. Cette population est très choyée, car elle participe à la renommée de la Transat. Le commissaire dresse dans son rapport les principales observations sur les recettes, fait des comparaisons par rapport à l'année précédente et par rapport aux autres navires, notamment ceux de la grande rivale la Cunard Line. Ensuite un bilan est réalisé concernant la fréquentation des différents locaux. Il rapporte aussi les plaintes de passagers insatisfaits. Rendre compte de l'ambiance du bord est également un moyen pour la compagnie d'évaluer son standing. Qu'il s'agisse des distractions, de l'atmosphère générale, tout est passé au crible par les appréciations des commissaires. Sur le *De Grasse*, en 1951, le commissaire Fernand Couetoux du Tertre commente simplement « Soirées diverses. Concours. Traversée gâtée par le mauvais temps⁴¹ ». Cela correspond à un bilan bref, peu développé sur la physionomie du voyage, et qui dépend souvent de l'intensité des événements à bord. On y déplore les problèmes d'un déclassement mal vécu par certains

37 Archives de l'AFL, 1997 004 6966, Rapport général de voyage du 20 avril au 2 mai 1962, *France*, 1962.

38 41^e vice-président des États-Unis (1974-1977) et gouverneur de l'État de New York (1959-1974).

39 Ministre plénipotentiaire à l'Organisation des Nations unies.

40 Représentant du SPD au Parlement allemand et directeur général de la CECA, et Haut-Commissaire de la Communauté européenne à l'Exposition mondiale de Seattle.

41 Archives de l'AFL, 1997 004 4980, Rapport général de voyage du 16 au 21 mars 1951, *De Grasse*, 1951, .

passagers comme sur l'*Île-de-France* en 1946⁴². Sur le *Flandre*, en 1953, on rapporte la bonne atmosphère d'une traversée ensoleillée et une soirée de gala réussie couronnée par un discours d'Ernest Hemingway. Sur le *Liberté*, on tient plutôt à s'assurer que la clientèle n'est pas réticente à l'égard de la compagnie suite à des grèves en 1960. Pour cela, les commissaires s'évertuent à être en contact le plus régulièrement possible avec les passagers pour établir un nouveau rapport de confiance. À bord du *France*, l'atmosphère est encore plus grandiose compte tenu du faste des infrastructures comme le rapporte le commissaire principal Roger Joubert en évoquant l'attrait des spectacles au théâtre lors d'un gala ainsi que la soirée de cabaret. On réalise l'importance de l'organisation à laquelle doivent faire face les commissaires à bord d'une petite ville flottante comme le *France* et ses 3 000 habitants, dont près de 2 000 passagers. Parmi les loisirs du bord, nous pouvons évoquer le cas du cinéma, objet de commentaires dans les rapports pour vanter les qualités respectives de certaines projections, en les qualifiant de « moyennes » ou de « bonnes ». Il importe de bien contrôler les diffusions car certains films américains sont boudés par le public français, et vice versa. Un véritable pouvoir de censure est exercé par les commissaires : certains films, jugés scandaleux ou ennuyeux, sont rapidement écartés des listes de diffusion. Pour l'orchestre, les appréciations fusent pour commenter la performance des musiciens et pour décider de leur reconduction ou non. Un paquebot emmenant un nombre considérable de passagers de tous horizons et de toutes confessions, il était commun de trouver à bord des services religieux le plus souvent catholiques, protestants et juifs. Les rapports mentionnent la présence des aumôniers et la célébration des différentes fêtes à bord – Pâques, Noël, etc. – autant catholiques que protestantes. Être commissaire, c'est aussi rendre compte des problèmes causés par les passagers. Les vols également sont répertoriés dans le rapport de voyage : argenterie, seau à glace, plateaux en argent, bols à sucre, vaisselles, linge de toilette, sont autant d'objets que certains passagers ou membre d'équipage n'hésitent pas à dérober à titre de « souvenir ». Sur le *Flandre*, le commissaire Georges Normand indique dans un de ses rapports que la fréquence des vols à bord des paquebots représente à la fin de l'année des pertes financières importantes pour la compagnie. L'addition des « pertes et casses » effectuée lors des inventaires pendant les arrêts techniques annuels totalise annuellement près de vingt millions d'anciens francs. Il faut intégrer dans ce calcul les objets abîmés lors du voyage – vaisselles détériorées, couvertures brûlées, cristallerie brisée – qui viennent compléter ce triste décompte⁴³. La seconde partie du rapport rempli par le

42 Le paquebot *Île-de-France* conservait encore une organisation en trois classes en 1946.

43 Alain-Pierre Mahuzier, *Très cher « France »*. *Treize ans de vacances*, Paris, Stock, 1978, p. 420-421.

commissaire administratif se concentre exclusivement sur l'aspect technique du voyage et sur l'évaluation du personnel du service civil. On y relève la bonne volonté de l'ensemble du personnel et les différentes demandes formulées tant par le personnel que par les passagers. Ce rapport est très utile pour la direction qui réorganise ses navires en conséquence. Les événements originaux du bord sont notés, tel ce match de football organisé sur le pont du *De Grasse* le dimanche 11 mars 1951, et qui a vu la victoire de « l'Équipe de Foot'Ball du *De Grasse* » face à l'équipe new-yorkaise du French Sporting Club. En dehors de ces événements particuliers, les entretiens divers réalisés par le personnel ADSG sont mentionnés, du mobilier au piano jusqu'à la chasse aux nuisibles, comme ce fut le cas en 1951 sur le *De Grasse* en proie à la présence de cafards dans tous les locaux. L'organisation du service est notée pour rendre compte du bon fonctionnement du service civil. On fait un état des lieux de l'approvisionnement des « vivres et régimes de nourriture » dans lequel sont notées les entreprises qui ont participé à l'approvisionnement, la qualité de la nourriture et les produits vendus à bord⁴⁴. Enfin, dernier point, à New York les commissaires doivent faire face au service de santé américain qui fait des inspections régulières. Ce service vérifie l'état des cuisines, des cabines du personnel, ou bien aussi les offices de bar. Au final, le navire est noté sur ses qualités sanitaires. C'est aux commissaires de prendre toutes les dispositions nécessaires afin de pallier les différents problèmes inhérents à l'hygiène du bateau.

Même s'il n'est pas nommé directement officier, le médecin du bord n'en a pas moins l'équivalence de grade. Il est membre à part entière de l'état-major et est un élément indispensable à la santé du bord. Le médecin alterne grande quantité de travail et moment de tranquillité en fonction de la santé de l'équipage ou des passagers qui peut dépendre des conditions climatiques ou des blessures causées durant la navigation. Dans les situations sanitaires plus délicates, le commandant n'a d'autres solutions que de dérouter le navire. Ainsi, à plusieurs reprises le *France* se détourna de sa route pour porter assistance à des marins malades ou blessés sur d'autres navires. La présence ou non d'un médecin sur un navire est déterminée par le nombre de passagers présents à bord et le temps passé en mer. Le médecin est assisté par un personnel composé d'un adjoint, d'infirmiers ou d'infirmières. À chaque arrivée de patient, le docteur note dans des registres les passages et mouvements dans son infirmerie. Les visites réservées à l'équipage ont lieu en premier, de 9 h à 10 h. Ensuite, ce sont les passagers qui peuvent en bénéficier jusqu'à midi, puis de 17 h à 19 h.

⁴⁴ Archives de l'AFL, 1997 004 5094, Rapport général de voyage du 2 au 14 septembre 1960, *Liberté*, 1960.

Sauf urgence, le créneau horaire de 14 h à 16 h est le plus souvent dédié à la sieste. Les pathologies vont du mal de mer aux petites maladies de l'enfance, en passant par les blessures liées au roulis ou au tangage. Les soins à l'équipage, c'est-à-dire toute la traumatologie, sont également traités et certains cas peuvent prendre de l'ampleur comme les crises cardiaques, les comas diabétiques ou même les accouchements⁴⁵. L'un des maux inévitables à bord, particulièrement marqué sur les transatlantiques, est bien entendu l'alcoolisme. Cet aspect est souvent occulté dans le milieu maritime où on ne l'aborde que très peu ; or, il était assez répandu. Plus que d'alcoolisme aigu, il s'agissait d'alcoolisme chronique, c'est-à-dire de l'absorption quotidienne, midi et soir, d'apéritifs, de rhum, de punch en quantité excessive. Naviguer sur ces lignes très fréquentées par des passagers, implique de nombreux points de vente d'alcool accessibles aux passagers et à l'équipage. Il n'est donc pas rare que le docteur intervienne pour des cas très préoccupants comme le *delirium tremens*. Arrivé au *pier 88*, ce ne sont plus les problèmes d'alcoolémie qu'il faut surveiller mais la drogue, dont le service médical est la cible toute désignée par les autorités américaines. Les produits morphiniques retiennent particulièrement l'attention des douaniers ; aussi l'armoire à pharmacie est-elle mise sous scellés durant toute l'escale à New York, et les médecins sont systématiquement fouillés en débarquant du navire⁴⁶. On demandait au médecin, à la fin de chaque voyage, de remplir le rapport de voyage pour relater les faits rencontrés durant ses diverses interventions. L'intensité du travail du service médical est bien retranscrite à travers le rapport de voyage du *France* du 20 avril au 2 mai 1962 durant lequel le docteur Delafon répertorie 165 consultations pour l'équipage dont 36 hospitalisations. Il fait état du décès d'un passager dont le corps a été conservé dans la chambre froide de l'hôpital et ramené au Havre. Comme bon nombre de ses collègues de la ligne de New York, le médecin de bord est amené à voir débarquer les plus grandes célébrités de l'époque qui, comme les autres passagers, peuvent être victimes à un moment ou à un autre de troubles physiques nécessitant des soins. Tino Rossi, Robert Taylor, James Cagney, Jean Marais, Sylvie Vartan furent autant de personnalités qui se présentèrent à l'infirmerie. En plus de sa permanence, le médecin doit répondre aux appels en cabine et se déplacer si nécessaire. Le règlement de la Transat prévoit pour tous les médecins une pharmacie réglementaire ainsi que les ustensiles utilisés pour les diverses interventions médicales. Les médecins de bord témoignent régulièrement de la volonté de la Transat de figurer au premier rang des meilleures compagnies mondiales

45 Entretien avec le docteur Antoine Galant conduit par Gaëtan Crespel au Havre le 14 février 2003, enregistrement audio numérisé par l'AFL et transcrit par Julien Delente en 2010.

46 Alain-Pierre Mahuzier, *Très cher « France »*, op. cit., p. 52.

en dotant ses services du meilleur matériel possible. Dès les années 1960, sur le *France* il était tout à fait possible de passer des électrocardiogrammes ou de faire des radiographies. Son service médical était dirigé par deux médecins de la marine marchande avec à disposition un véritable petit hôpital bénéficiant des dernières technologies de l'époque. Il fallait pour la Transat équiper ses navires d'infrastructures médicales modernes susceptibles d'accueillir une clientèle de renommée, plus encore sur la ligne de New York au sein de laquelle les exigences étaient nombreuses, notamment de la part des passagers américains⁴⁷. On l'a vu, pratiquer ce métier implique de se confronter un jour ou l'autre à la mort. Les cadavres ont longtemps été immergés, puis par la suite placés dans des chambres froides, comme sur le *France* à partir des années 1960⁴⁸. En effet le grand *liner* était le seul à disposer d'une morgue à l'inverse des autres paquebots qui pratiquaient l'embaumement. Les paquebots transatlantiques embarquaient deux médecins, un principal et son adjoint. Le plus souvent, sur un navire à trois classes le médecin chef s'occupe de la « Première », tandis que l'adjoint s'occupe des « Deuxième » et « Troisième » classe. Ils disposent chacun d'une salle de permanence à proximité d'une salle d'attente souvent séparée pour ne pas faire cohabiter les classes. Sur un paquebot, les responsabilités sont à la hauteur du navire sur lequel exerce le médecin. Le nombre élevé de passagers sur la ligne de New York implique pour le médecin moins de temps de repos et un nombre de patients proportionnel à la population du bord. Sur cette ligne de prestige, les médecins ont entre leurs mains une majorité de patients américains et français, soit deux cultures différentes, ce qui nécessite une certaine adaptation. Régulièrement, mais moins souvent que les autres officiers, le médecin peut être convoqué pour des réunions en présence du commandant et d'autres officiers issus de différents services. Le service médical, bien que sous les ordres du commandant, a une certaine indépendance : il est garant d'une certaine sérénité pour un commandant responsable de milliers de passagers.

LA VIE À BORD : UNE COHABITATION COMPLEXE

Naviguer sur une ligne régulière comme celle de New York, c'est se conformer à un mode de vie entre cohabitation régulière avec les services et rencontres plus ou moins ponctuelles avec les passagers, en fonction du service dans lequel exerce l'officier.

⁴⁷ Entretien avec le docteur Galant, cité.

⁴⁸ Alain-Pierre Mahuzier, *Très cher « France »*, op. cit., p. 32-33 et p. 17.

À bord des navires, les officiers disposent d'un logement conformément aux dispositions définies par la compagnie, dispositions qui accentuent la hiérarchie par tout un arsenal de privilèges. Si tous les officiers ont un logement qui doit être meublé avec au minimum une table-bureau, une couchette ou un lit, un siège, un canapé, une armoire-penderie, un lavabo avec l'eau courante, les officiers supérieurs disposent, quant à eux, de cabines plus confortables. Le second capitaine est particulièrement bien logé puisqu'il bénéficie d'un appartement à bord. Les autres chefs de services, comme le chef mécanicien ou le commissaire principal, détiennent eux aussi des cabines luxueuses et confortables. Les lieutenants sont également bien logés puisqu'ils bénéficient, dans la plupart des cas, de leur propre cabine. Quant au commandant, sur le *France*, il dispose d'un appartement composé d'une chambre, d'un bureau, d'une salle à manger faisant également office de salon, et d'une salle de bain. Ce grand appartement est situé, par mesure de sécurité, à proximité de la passerelle.

Un personnel est au service des officiers qui n'ont donc pas à s'occuper des tâches quotidiennes dans leur cabine ou au carré. Les chefs de service ont chacun un matelot à leur disposition vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Ce traitement luxueux se retrouve à table : l'état-major mange dans une des salles à manger des premières classes. Le commandant y a sa table, son personnel qui le sert ; il s'entoure de son second capitaine et du chef mécanicien, du commissaire principal et de quelques passagers de marque invités spécialement par le « pacha », tandis que le reste des officiers mange à une autre table. L'état-major est donc particulièrement choyé par la compagnie, un soin à la hauteur du luxe qui règne à bord des transatlantiques.

La cohabitation entre des individus forcés de vivre ensemble durant plusieurs jours, voire plusieurs semaines, a des conséquences. Très rapidement des clivages apparaissent, notamment entre les services. Les services plus techniques manifestent plus d'affinités que les autres. Le fossé qui sépare les services pont et machines d'une part, du service civil d'autre part, est très clairement mis en évidence par certains. Les premiers jugent les seconds obnubilés par les pourboires, le luxe, et finalement ils les considèrent comme déconnectés du « réel » métier de marin. Un commandant de bord a tenu un discours convergent à ce sujet en expliquant qu'il ne régnait guère d'esprit d'équipe entre certains services au sein des transatlantiques et que les commissaires tenaient pour grossiers les officiers du service pont et de la machine⁴⁹. Au sein de ces personnels très qualifiés, il semble qu'à l'image de l'ensemble du personnel ADSG les commissaires soient plus isolés par rapport aux autres services. Cela s'explique probablement par le fossé qui sépare ces métiers. Les deux premiers

49 Christian Pettré, *Splendeur et rouille : « France »*, Paris, Éditions du Pen Duick, 1978, p. 98.

services traditionnellement orientés vers la mer diffèrent du troisième puisque le service civil est un travail à l'origine sédentaire avant d'être maritime. Il s'agit pour la plupart de professions liées à l'hôtellerie et à la restauration. Certes, les officiers de pont se retrouvent au contact de la clientèle puisque le commandant invite traditionnellement des passagers prestigieux à sa table ou à la passerelle, en fonction de ses préférences, mais ces contacts restent marginaux compte tenu de l'ampleur de la tâche que confère le métier. Cependant, des officiers pouvaient aussi être amenés à recevoir des passagers de marque quand le commandant n'était pas disponible.

82

Un des points essentiels que les officiers ayant fréquenté cette ligne aiment à évoquer est le contact avec les personnalités présentes à bord⁵⁰. Chacun y va de son anecdote sur un acteur, un écrivain, un prince, une vedette de cinéma, une chanteuse, ou bien un ministre. Certains furent conviés à titre exceptionnel par le commandant sur la passerelle pour une visite. Ces privilèges accordés par les officiers étaient le plus souvent réservés aux élites parmi les passagers de première classe. Ils sont justifiés par le fait que les officiers jouent un rôle de représentants de la compagnie mais aussi de la France, vis-à-vis des passagers étrangers, qui plus est lorsqu'il s'agit d'hôtes de marque. L'uniforme est là pour le signifier, et il en va du standing de la compagnie. Le protocole invite les officiers à faire preuve de discipline, de courtoisie, et plus globalement de distinction face à cette « élite » transportée. Ainsi, le baisemain est de rigueur lorsqu'une dame de la haute société se présente. Pour certains, la confrontation avec cette population de première classe apporte un supplément d'exclusivité à leur métier. Selon leurs dires, cette période correspond à l'apogée de leur carrière.

ÊTRE OFFICIER DE LA FRENCH LINE : L'APOGÉE D'UNE CARRIÈRE DE MARIN

Travailler dans les rangs de la Transat était déjà un privilège pour nombre de marins. Il l'était d'autant plus lorsqu'il s'agissait d'exercer des fonctions en tant qu'officier : un statut exceptionnel, des avantages et des possibilités de reconversion quasi assurées contribuaient à forger une identité à ce statut.

Un statut exceptionnel pour marins d'exception

Exercer la fonction d'officier sur un transatlantique de la French Line c'est bénéficier d'un statut d'exception au sein des effectifs de la compagnie. Chaque officier touche une solde fixe. La solde des officiers de pont et de ceux des machines dépend de leur ancienneté dans le grade. Les salaires des commissaires

⁵⁰ Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

et médecins varient selon leur classe. Quant aux capitaines et chefs mécaniciens, ils sont rémunérés en fonction de l'ancienneté dans le grade et de leur classe, ainsi que de la catégorie du navire sur lequel ils embarquent. L'officier peut bénéficier de primes faisant office de gratification dans les conditions fixées par la convention entre la compagnie et l'État. Après 25 ans de service dans la compagnie, les officiers touchent une prime de fidélité égale à celle perçue par le personnel sédentaire. Tout officier peut bénéficier à vie de la gratuité des transports en première classe sur les lignes de la compagnie pour lui et sa famille durant ses congés. D'autres « privilèges » sont accordés comme les prêts d'honneurs, des consultations médicales par les médecins de la compagnie, ou des avantages sociaux. Les officiers non titulaires sont payés en fonction de la nature de leur brevet et éventuellement du tonnage du navire sur lequel ils exercent⁵¹. Les capitaines et chefs mécaniciens touchent un supplément de navire lorsqu'ils sont embarqués sur des paquebots de 1^{re} catégorie – l'*Île-de-France*, le *Liberté*, le *France* – ou de 2^e catégorie – le *Flandre*. Les officiers touchent également une indemnité d'ancienneté dans le brevet, une indemnité de tenue pour être habillés de l'uniforme réglementaire du bord, ainsi qu'une indemnité de traitement de table. Tout officier titulaire marié, divorcé ou veuf ayant au moins deux enfants à charge perçoit un supplément familial mensuel déterminé par le nombre d'enfants et par la fonction de l'officier. Le règlement des soldes des états-majors de 1957 prévoit une prime de gestion en fonction des résultats financiers de l'entreprise ainsi qu'une prime d'exploitation. Les médecins, quant à eux, perçoivent un « supplément pour langues étrangères » lorsqu'ils ont satisfait aux épreuves de l'examen linguistique. En plus des honoraires pour consultations médicales qu'ils peuvent toucher sur la ligne de New York, dans le cas de l'embaumement d'un cadavre, le médecin bénéficie d'une prime d'embaumement⁵².

Les salaires versés par la Transat étaient les plus élevés de la marine marchande française. En 1964, un commandant principal au 3^e échelon avec 25 ans d'ancienneté gagnait 3 422,70 francs par mois et un commandant de 3^e classe, 1^{er} échelon avec 12 ans d'ancienneté touchait 2 478,30 francs par mois⁵³. S'il exerçait son commandement sur le *Flandre*, le commandant principal bénéficiait d'un supplément de navire de 606,90 francs. Sur le *France*, le supplément était encore plus important : 1 646,40 francs, portant

51 Archives de l'AFL, 1997 004 0608, Règlement des soldes des états-majors des cadres du Nord, 1957.

52 Les passagers de première classe et de classe cabine peuvent être amenés à payer ces honoraires de consultation médicale ; il n'en est rien pour les passagers de troisième classe pour lesquels les consultations sont gratuites : voir *ibid.*

53 *Ibid.*, États-majors pont, rémunération, 1964.

ainsi le salaire à 5 061,10 francs par mois⁵⁴. Ainsi, en 1966, le salaire annuel moyen d'un membre de l'état-major du *France* était de 37 168,10 francs, soit un peu moins que le revenu annuel moyen d'un cadre supérieur français – 40 433 francs – mais bien plus que le salaire annuel moyen d'un ouvrier de l'époque – 9 067 francs⁵⁵. Une nouvelle fois, commander un paquebot restait un privilège. Il en allait de même pour les autres chefs de service. De spectaculaires variations de salaires sont nées au sein des navires de la compagnie du système des pourboires. Le service civil était le grand gagnant de ces bonus salariaux, apportés notamment par la clientèle américaine. De ce fait, certains agents comme les maîtres d'hôtel – il semble que la plupart des commissaires n'aient pas bénéficié de ces bonus – pouvaient percevoir des revenus parfois supérieurs à ceux des officiers les plus hauts gradés. Ces salaires particulièrement élevés renforçaient l'idée d'un statut privilégié. Il en était de même pour la sécurité sociale et la retraite.

84

Le régime de retraite des officiers de la marine marchande entre dans la catégorie des régimes spéciaux de retraite sous l'égide de l'Établissement national des invalides de la marine. Il correspond au régime de sécurité sociale commun à tous les navigants professionnels du commerce, de la pêche et de la plaisance⁵⁶. Ce régime se charge de couvrir l'intégralité des branches, sauf la famille gérée par la caisse maritime d'allocations familiales. Il assure une protection pour les risques maladie, invalidité, maternité, décès, mais aussi accident du travail. Le risque vieillesse est quant à lui assuré par la caisse de retraite des marins. La limite d'âge prévue par le statut des états-majors est de 55 ans pour tous les officiers, exceptés les médecins pour lesquels elle est fixée à 60 ans. Une indemnité de fin de carrière leur est versée. Le régime est considéré comme « spécial » dans la mesure où le métier de marin est un métier particulièrement éprouvant. On l'a vu : certains officiers font huit heures de quarts, jour et nuit, sans compter les tâches annexes. À la *Transat*, si les officiers étaient parmi les mieux rémunérés de la marine marchande, arrivés à la retraite ils touchaient une pension similaire, à catégorie égale, aux autres marins.

Naviguer n'est pas un engagement à prendre à la légère. Partir en mer, c'est quitter ses proches pour plusieurs mois voire une année pour certains. Dans ces conditions, fonder une famille ou multiplier les attaches à terre appellent à la réflexion. Pour un marin, l'idéal est d'être affecté à une ligne comme celle de New York, puisque ce sont des lignes dites « régulières ». Par conséquent,

54 *Ibid.*

55 Guy Roustang, « Évolution du salaire des cadres supérieurs en fonction de l'âge », *Revue économique*, vol. 22, n° 3, 1971, p. 397.

56 Entretien avec le commandant Bonis, cité.

l'organisation des temps de travail et de repos s'articule autour des horaires et des journées passées en mer. L'autre avantage de la ligne de New York réside dans la fréquence des présences au port du Havre. Le voyage se faisant en moyenne en cinq jours à bord du *France*, les officiers sont assurés d'être auprès de leur famille tous les dix jours. Ces rencontres, d'une durée certes réduite, n'en sont pas moins l'occasion de profiter des proches, de gérer la vie de couple, mais aussi les problèmes de la vie courante⁵⁷. Beaucoup d'officiers vivent au Havre le temps des embarquements, mais repartent dans leurs régions d'origine, les congés venus. Concilier la vie de famille et la vie du bord fait partie des choix à effectuer pour les marins désireux d'entreprendre ce genre de carrière. La ligne de New York avait cette particularité de pouvoir mieux faire cohabiter ces deux vies. Ce statut privilégié a probablement contribué à creuser un fossé entre les officiers et le reste de l'équipage constitué de personnels aussi variés que le maître d'équipage – le bosco –, les matelots, les maîtres mécaniciens, les maîtres électriciens, les graisseurs, les chauffeurs ou les nettoyeurs, sans qui le navire ne pourrait se mouvoir. Ce fossé est d'autant plus apparu à mesure que la compagnie a sombré dans la crise.

Conscience et ordre

« Les officiers ont toute liberté d'opinion ainsi que le droit d'adhérer librement et d'appartenir au syndicat de leur choix [...] »⁵⁸. L'article 69 relatif à la liberté syndicale, définie par le statut des états-majors, établit les droits fondamentaux de chaque officier à se syndiquer. Comme une forte identité professionnelle des officiers de la marine marchande est née de l'entretien et du maintien du statut d'inscrit maritime, chaque service d'officiers a son syndicat⁵⁹. À l'inverse du syndicat des médecins plutôt faible, celui des officiers mécaniciens est particulièrement influent puisqu'il peut appeler à stopper les machines des navires. Unis depuis 1945, les officiers syndiqués se divisent en décembre 1947 lors de la scission CGT/CGT-FO⁶⁰. D'autres officiers qui refusent d'être associés à ces syndicats, considérés probablement comme trop « rouges », fondent le Syndicat national des capitaines au long cours, ou bien le Syndicat national professionnel des officiers de la marine marchande. Enfin, certains rejoignent le Syndicat chrétien des officiers de la marine marchande, fondé en février 1947⁶¹. C'est donc en ordre dispersé qu'ils défendent la revalorisation des salaires, un cheval de bataille pour les syndicats d'officiers, ou le retour à la semaine de

57 *Ibid.*

58 Archives de l'AFL, 1997 004 0584, Statut des états-majors CGT, 1950-1951.

59 Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français, op. cit.*, p. 441.

60 *Ibid.*, p. 389.

61 *Ibid.*, p. 424.

quarante heures qui suscite une forte mobilisation en 1953. Cependant, ces actions sont mineures, et si l'on relève une forme de lutte sociale parmi les syndicats d'officiers de pont et machine, les conflits sociaux des années 1960 restent surtout l'apanage du service civil qui n'hésite pas à multiplier les retards à l'appareillage ou de nombreuses autres formes d'actions pour faire valoir ses revendications⁶². Certains officiers font le choix de ne pas se syndiquer : la grève peut en effet être perçue comme incompatible avec les principes du métier⁶³.

86

Ce cas de conscience intervint le mercredi 11 septembre 1974 lorsque le *France* revint de son escale à Southampton quelques instants avant d'entrer dans le port du Havre. Ce soir-là, la passerelle est soudainement envahie par une délégation syndicale d'une cinquantaine d'hommes qui « violent » ce sanctuaire gardé qu'est la timonerie afin de protester contre l'annonce du désarmement du paquebot. À ce moment, le commandant Pettré est désarmé, à la merci de ce que le corps des officiers appelle les « mutins ». Son pouvoir s'efface au profit de celui des grévistes. Par cette prise de pouvoir, c'est toute la symbolique des valeurs du commandement, du statut de l'officier, qui est mise à mal. La vitesse est réduite et le navire se présente en rade du Havre. Le leader du mouvement, Marcel Raulin, exige que le commandant conduise le *France* en direction de l'entrée du port. L'objectif est de bloquer l'entrée mais le « pacha » est soucieux avant tout de la sécurité de son navire et de ses passagers. Pour Christian Pettré, la conscience professionnelle l'emporte ici sur les considérations politiques car le mouvement orchestré par la CGT souhaite médiatiser le désarmement du *France* par cette action spectaculaire. Mais, dépossédé de ses fonctions essentielles que sont la responsabilité du navire qui lui a été confiée et la faculté d'ordonner, le commandant n'est plus vraiment le commandant. Après évacuation des passagers par souci de sécurité, le grand paquebot n'abrite plus que 964 personnes. La grande majorité des grévistes sont des AD SG. Les officiers refusent catégoriquement de s'associer au mouvement et font bloc derrière leur commandant. Cet incident exceptionnel dans l'histoire de la Transat a mis en exergue les tensions particulièrement fortes entre les membres de l'équipage du paquebot en crise, des tensions qui se sont exacerbées par la suite. Bien qu'affaibli dans ses fonctions, le commandant parvient tout de même à conserver une part de pouvoir et d'autorité. La responsabilité du navire tend à lui être concédée et son professionnalisme demeure reconnu. Le bras de fer s'annonce incertain, et durable. Le 23 septembre, face à l'échec des mutins pour bloquer l'entrée du chenal d'accès au port du Havre, le *France* appareille pour se mettre à l'abri au large du Cotentin à Saint-Vaast-la-Hougue, choix

62 *Ibid.*

63 Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

du commandant⁶⁴. Pour les officiers cette délocalisation est une aubaine pour isoler le navire loin du Havre et de la médiatisation du mouvement. Cela permet clairement de réduire l'influence et le crédit des grévistes. La vie des officiers rejoint alors celle des mutins, entre inaction et loisirs forcés⁶⁵. Découragement, résignation et lassitude mènent la grève à son terme : 424 mutins ne croient plus au mouvement et décident de quitter le navire. En effet, beaucoup d'enthousiastes du début ne croient plus en une nouvelle vie pour ce paquebot souverain d'un temps devenu monarque déchu. Le 4 octobre, un accord est trouvé entre les responsables syndicaux et les dirigeants de la compagnie. De retour au Havre, les 540 personnes encore présentes sont accueillies chaleureusement puisque cela met fin à 23 jours de conflit. La position des officiers a été qu'on ne conteste pas l'autorité du commandant. Ils ont donc fait bloc derrière leur supérieur et considéré que l'ordre avait été brisé par des agents qui auraient dû accepter son autorité ; à leurs yeux, cette grève était une mutinerie. L'exacerbation des tensions entre les services, liée à la situation du *France* mais aussi de la *Transat*, a mis à nu les clivages dont les officiers, en position de faiblesse, ont fait les frais. Ainsi, lorsque le « comité de soutien » faisait livrer des huîtres par la navette, des affiches étaient apposées pour signifier : « Pas d'huîtres pour les officiers⁶⁶ ». Que penser de leur positionnement : rôle de martyr invoqué en réponse à la mesquinerie de certains, ou pragmatisme à toute épreuve face à une situation hors norme ? Il est légitime de s'interroger sur les véritables orientations du corps des officiers : cautionnent-ils les décisions de la direction ? Sont-ils totalement inféodés à la minorité patronale face à la masse populaire ? Restent-ils habités par leur fonction en toutes circonstances ? Il est difficile de trancher sur ce sujet tant la situation est complexe. On sait que les officiers ont manifesté leur mécontentement par une grève symbolique un peu avant les événements à New York. Cette manifestation montre qu'ils n'ont pas été insensibles au désarmement du paquebot, mais elle souligne aussi le pragmatisme et la rigueur propres à leur fonction. Alors que le personnel ADSG s'empare du contrôle du plus grand navire de la flotte française en lançant une action spectaculaire et retentissante, ils se contentent d'une grève symbolique : deux poids, deux mesures. Les officiers n'ont certes accepté que difficilement la fin du navire, mais ils ont estimé ne pouvoir aller contre les faits.

Revenu à terre, le commandant porte plainte contre ceux qu'il désigne toujours comme les « mutins ». La mutinerie est un refus collectif d'obéissance

64 Le commandant Pettré avait pris soin de mouiller le navire dans le sud de l'alignement, à la jonction des chenaux nouveaux et anciens, et, par conséquent, le chenal n'était pas bloqué comme les « mutins » l'avaient souhaité.

65 Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

66 Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français*, op. cit., p. 259.

à la mer, une entrave à la conduite du navire. Elle est considérée comme un acte extrêmement grave, sévèrement puni par la loi. Cette dernière autorise d'ailleurs l'état-major à se défendre en cas d'atteinte à l'ordre et à la sécurité du personnel en invoquant la légitime défense. D'autres commandants font corps derrière Christian Pettré, preuve de la solidarité de ces hommes. Tous condamnent avec plus ou moins de fermeté l'acte des grévistes. Pourtant, aucune sanction n'est prise. La tension était telle entre le puissant comité de soutien au paquebot et la direction que le gouvernement encouragea le président de la compagnie, Edmond Lanier, à retirer la plainte à l'encontre des grévistes. Ceci provoqua la stupeur dans les rangs des états-majors de nombreuses compagnies.

Le 11 septembre 1974 est important dans la perspective de comprendre la mentalité des officiers à travers l'exemple rare, « extrême », de la « mutinerie ». Au-delà de l'action syndicale pour la sauvegarde du *France*, de la crise au sein de la Transat, il vient apporter un éclairage supplémentaire sur la façon de faire et d'agir des officiers. Lors de cette crise, les valeurs de fidélité, d'ordre, d'autorité – probablement issues de l'héritage militaire de la fonction – ont primé sur la crainte pesant sur l'avenir de la ligne et sur leur propre avenir.

Un tremplin pour la fin de carrière

La fin de carrière de navigant n'équivaut pas à une fin de carrière définitive : beaucoup d'officiers parviennent à prolonger leur carrière par un poste sédentaire. Ce nouvel emploi est souvent lié au précédent ; ainsi, beaucoup se reconvertissent dans les affaires maritimes, inspecteur de navigation, expert maritime ou bien à l'armement. La compagnie réserve des postes à terre pour son personnel navigant de tous les services. Par conséquent, les postes de capitaine d'armement des agences du Havre, Bordeaux, Marseille, ainsi que celui de chef du service navigation de l'administration centrale, sont exclusivement confiés aux capitaines au long cours ayant commandé au moins deux ans des navires de la compagnie⁶⁷. Les postes de chef de service d'armement à New York ou à Fort-de-France sont eux aussi réservés à des brevetés de la marine marchande issus de la compagnie, dont font partie les officiers. Les médecins chefs ainsi que les adjoints des agences de la compagnie sont le plus souvent pris parmi le personnel navigant, préféré au personnel sédentaire.

Afin de permettre sa reconversion dans le secteur sédentarisé de l'entreprise, l'officier se doit d'accomplir un stage probatoire de deux ans pendant lequel il conserve la jouissance de son statut. Les officiers peuvent être appelés à occuper des postes de direction : c'est le cas de deux postes de direction d'agence réservés à deux capitaines au long cours ayant exercé pendant quatre ans un

⁶⁷ Entretien avec le commandant Bechhoefer, cité.

commandement sur des navires de la compagnie. La compagnie autorise par le biais du statut des états-majors tout officier atteint par la limite d'âge, qui en fait la demande, à conserver son dernier grade à titre honorifique – Commandant principal honoraire, chef-mécanicien honoraire de 1^{re} classe de la Transat, etc. Ceci explique en partie pourquoi certains d'entre eux tiennent à être appelés par leur titre, signe d'un attachement viscéral à cet acquis.

Il est possible pour les officiers de prendre des congés sans solde dans la perspective de l'exercice d'un mandat électoral ou syndical. Cependant, ce congé ne peut excéder douze mois d'affilée ou dix-huit mois tout au long de la carrière. Cette situation implique la suspension des droits à l'avancement – sauf pour mandat électif, politique ou syndical – et à l'ancienneté. Pour les médecins, il existe à terre un service médical qui s'occupe essentiellement des marins des cargos qui reviennent au port mais aussi des marins des paquebots débarqués pour des raisons médicales⁶⁸. Il permet à des médecins de bord de finir leur carrière en tant que sédentaires.

En conclusion, il convient d'insister dans un premier temps sur le caractère prestigieux du métier d'officier à bord des *liners* de la Transat. Une solide et exigeante formation, tant en mer qu'à terre, puis une sélection drastique qui ne conserve que les meilleurs éléments expliquent d'abord ce sentiment d'appartenir à une élite. L'impression est ensuite exacerbée par le fait de travailler sur une ligne mythique à bord des fleurons de la marine marchande française, au contact des plus hautes personnalités. Du côté de la compagnie, une traversée exigeante, la responsabilité de milliers de passagers, sa propre renommée justifient l'emploi d'un personnel trié sur le volet. Que ce soit les officiers du service pont, des machines, du service civil ou les médecins, chacun joue un rôle prépondérant à la fois de cadres, de techniciens mais aussi d'ambassadeurs de la compagnie auprès de passagers parfois illustres et exigeants. La politique salariale de la Transat participe à l'enracinement chez les officiers de la conviction d'appartenir à une élite. Pour beaucoup, être officier sur de tels bateaux marque le couronnement d'une carrière. La fonction permet de bénéficier d'un statut d'exception représentatif de l'image d'une compagnie réputée à l'échelle mondiale cherchant à survivre dans un monde qui se transforme à grande vitesse. Mais la démocratisation de l'aviation civile, les chocs pétroliers, la réforme du statut des officiers eurent raison d'un état d'esprit, d'un héritage, celui des lignes maritimes et des *liners* qui avaient fait, jadis, la renommée de la ligne de New York et *in fine* celle de la Transat.

68 Entretien avec le docteur Galant, cité.

