**Quelques exemples d’entrées du Dictionnaire insolite des paquebots**

**©Véronique Couzinou**

**A**

**Anecdotes**

Les anecdotes et histoires savoureuses, les commissaires de bord des grands *liners* en ont recueillis des centaines durant leur carrière, qu’ils couchèrent parfois sur le papier. Certaines sont si célèbres qu’elles font le tour des compagnies… Et finissent par se raconter avec quelques variantes au fil du temps, même si elles partent toujours d’une histoire véridique.

Allez savoir pourquoi, sur la French Line (le surnom anglais de la Compagnie Générale Transatlantique), les Américains ont souvent des aventures rocambolesques. À l’image de cette riche passagère venue se plaindre au commissaire de bord qu’on avait jeté son mari à la mer… Terrible histoire ! En réalité, le steward qui faisait un peu de ménage dans sa suite aurait jeté par mégarde les cendres du défunt mari, dans la boîte où elles se trouvaient, en même temps que celles des cendriers... Une autre version évoque un Américain dont les cendres de sa femme auraient été récupérées in extremis dans la poche d’un aspirateur… On notera au passage que sous forme de cendres ou pas, il est aujourd’hui formellement interdit de jeter quoi que ce soit (et qui que ce soit) par-dessus bord !

**Animaux**

Il n’y avait pas que des chiens à bord des paquebots de lignes *(voir à la lettre C)*. La plupart des animaux de compagnie étaient admis, à commencer par les chats. S’ils se tenaient bien, ils avaient le droit de rester en cabine, sinon, ils dormaient dans une cage, cohabitant dans le chenil avec les canidés. Et puis, il y avait les autres animaux… Parfois surprenants ! Roger Joubert dans « Palaces des océans, journal d’un commissaire de bord » (éd. Maisonneuve & Larose) se souvient notamment des chimpanzés de Salvador Dali et du petit singe de Jo Bouillon et Joséphine Baker.

**B**

**Balthazar**

Traditionnellement, lors des cérémonies de départ et/ou de baptêmes des paquebots, on utilise un Balthazar de champagne (12 litres). Et l’opération n’est pas anodine pour le chantier de construction comme l’armateur : il faut bien calculer la trajectoire de la bouteille qui doit se briser sur la coque dès la première tentative pour souhaiter bon vent au navire, car le contraire ne serait pas bon signe… Les armateurs sont forts superstitieux !

Quant à l’utilisation du champagne plutôt qu’un autre alcool, elle remonterait à 1891, instauré par la reine Victoria pour le baptême non pas d’un paquebot mais d’un croiseur, le *HMS Royal Arthur*.

**Bas-reliefs**

Après le drame du *Normandie*, incendié accidentellement en 1945 dans le port de New York avant d’être démantelé *(voir lettre N)*, de nombreuses œuvres d’art ou panneaux décoratifs ont été récupérées, et certains ont été vendus aux enchères, au fil du temps. Toutes ne sont pas aujourd’hui dans de cossus appartements new yorkais… Les curieux peuvent par exemple aller admirer les portes de l’église Notre-Dame-du-Liban, à Brooklyn, sur lesquelles on retrouve une partie des bas-reliefs créés par Raymond Subes, représentant en médaillons les villes de Normandie. À l’origine, ceux-ci se trouvaient sur une imposante porte ouvrant sur la salle à manger de la première classe, à l’entrée du grand foyer prolongeant le hall d’embarquement.

**C**

**Catapulte**

En 1927, un hydravion Lioré-Olivier est lancé par système de catapulte depuis l’arrière du paquebot *Ile-de-France*, à 400 milles nautiques des côtes américaines. À l’heure où il n’existait pas encore de liaison transatlantique aérienne, ce système ingénieux- qui ne fut cependant pas expérimenté très longtemps- permettait d’acheminer le courrier d’un continent à l’autre avec 24 heures d’avance.

Les Allemands avaient déjà testé le catapultage d’un hydravion transportant le courrier : c’était à bord de l’*Europa*.

**Chemin (de fer)**

C’est grâce au rail qu’une compagnie nationale française de transport maritime de marchandises, puis de courrier et passagers, a pu être créée au milieu du XIXe siècle. En effet, sous le Second Empire, les lignes de chemin de fer se multiplient. La Compagnie générale maritime est lancée en 1855 par les frères Émile et Isaac Pereire, deux hommes d’affaires très impliqués dans le développement des lignes ferroviaires françaises, indispensables à l’essor industriel et économique du pays.

Des liaisons sont ouvertes depuis Bordeaux ou Le Havre vers le continent nord et sud-américain, l’Océan Indien et Pacifique… Les frères Pereire, ainsi qu’Eugène, le fils d’Isaac, négocient finement avec la France pour obtenir l’exploitation des lignes postales vers New York et les Antilles, à partir de 1860. Le Havre sera tête de ligne pour la liaison vers New York, et Saint-Nazaire pour l’isthme de Panama, le Mexique, Cayenne et la Guadeloupe.

Les trois premiers paquebots de la flotte française sont achetés à l’Ecossais John Scott (le *Washington*, *Lafayette* et *Europe*). La compagnie, qui vient de changer de nom pour s’appeler la Compagnie Générale Transatlantique (plus tard surnommée la Transat, ou French Line en anglais), s’était engagée à faire construire la majeure partie de la flotte en France. Les Pereire décidèrent alors de faire venir John Scott sur le site le plus stratégique : Saint-Nazaire. Les actuels Chantiers de l’Atlantique sont ainsi les héritiers directs de ce premier chantier né sur l’embouchure de la Loire en 1862.

**Chiens**

Sur les paquebots transatlantiques, on trouvait tout naturellement un chenil. Les animaux de compagnie des passagers étaient tout aussi choyés que leurs maîtres (sur le *France*, il existait un menu quotidien pour les chiens !), avec du personnel pour s’occuper d’eux, et notamment les promener. Pour que les toutous puissent lever la patte le plus spontanément du monde, on trouvait aussi à bord un lampadaire parisien et une borne à incendie américaine, histoire de ne pas être dépaysés, qu’ils viennent d’Europe ou des Etats-Unis ! Cette tradition existe naturellement toujours à bord *Queen Mary 2*.

**D**

**Découpe**

La découpe de la première tôle d’un paquebot fait partie des rituels importants dans la construction d’un navire, comme la cérémonie des pièces *(voir lettre P)*. Cette étape marque la naissance symbolique du navire, au moment où le chantier naval lance la fabrication des blocs qui seront assemblés pour devenir un paquebot. Armateur et constructeur se retrouvent dans l’atelier d’usinage (là où sont découpées les tôles d’acier à assembler) où l’on découpe au laser la silhouette du navire, généralement à l’échelle 1/250e, sur laquelle chacun appose sa signature. C’est parfois à cette occasion qu’est révélé le nom du futur paquebot.

**F**

**Formage**

Dans l’atelier de formage d’un chantier naval, une poignée d’ouvriers très qualifiés exercent le plus vieux métier de la construction navale métallique, le plus artisanal, mais toujours indispensable. C’est le cas aux Chantiers de l’Atlantique, à Saint-Nazaire, où moins d’une vingtaine de salariés roulent et forment toutes les tôles complexes de la coque des navires qui ne sont pas planes.

Autrefois, ce métier s’exerçait à coup de masse pour cintrer et donner la forme voulue à la tôle. Aujourd’hui, un rouleau mécanique permet de donner la courbure voulue, associé à des presses et une machine à rectifier. Pour autant, il faut beaucoup de ressenti et d’expérience pour arriver à former correctement les tôles qui constitueront le bulbe, l’étrave, ou encore les écubiers (conduit arrondis où passent les chaînes d’ancre). La tolérance entre le gabarit en bois réalisé sur-mesure pour chaque navire et la pièce formée n’est que de 5 millimètres maximum. Pour construire un paquebot, il faut environ 700 gabarits, et autant de pièces formées.

**J**

**Joconde**

La plus célèbre passagère du paquebot *France* est sans aucun doute Mona Lisa. Oui, la Joconde du Louvre ! Fin 1962, André Malraux, alors ministre de la Culture, choisit de faire voyager la belle dame de Vinci sur le paquebot pour être exposé aux Etats-Unis. « Le cortège policier et l’accompagnement officiel au départ rivalisèrent avec ceux d’un chef d’Etat », relate le commissaire principal du *France,* Roger Joubert, dans son ouvrage autoédité « Ce France où nous avons vécu ».

Il faut dire que la célèbre peinture, embarquée le 14 décembre 1962, avait sa suite de première classe à elle toute seule (l’appartement Artois), avec deux lits occupés par deux gardiens qui ne l’ont pas quittée d’une semelle. La Joconde est restée bien emballée dans son coffre capitonné et capable de flotter (on ne sait jamais…) créé sur-mesure et déposé au centre de la cabine « où la température était maintenue à un niveau constant ». Elle était aussi recouverte d’un revêtement incombustible.

Lors de son arrivée aux États-Unis, le tableau le plus célèbre du monde fut exposé à la National Gallery de Washington, réceptionnée à son arrivée par John F. Kennedy en personne. La Joconde fut ensuite exposée au Metropolitan Museum of Arts de New York et repartit à bord du *France* en mars 1963. Pendant les trois mois de son séjour américain, 1,7 million d’admirateurs succombèrent à son sourire.

En 1974, elle effectua son dernier voyage loin de la France pour être exposée à Tokyo, mais c’est en avion, cette fois, qu’elle s’y rendit.

**M**

**Mérite (maritime)**

C’est unique dans l’histoire : le paquebot *Île-de-France,* dont le destin est assez exceptionnel *(voir à la lettre I),* a reçu à titre exceptionnel la Croix de Guerre avec palmes pour services rendus pendant la Seconde guerre mondiale, mais aussi la Croix de Chevalier du Mérite maritime, pour avoir, le 25 juillet 1956, sauvé 576 passagers et 178 membres d’équipage du paquebot italien *Andrea Doria*.

**P**

**Phoques**

Hier comme aujourd’hui, le pont-promenade est par essence le cheminement où l’on se balade au grand air marin mais où l’on peut aussi faire une pause sur une chaise-longue, face à la mer. Mais que faire pour se réchauffer s’il fait un peu frais ? Généralement un plaid, mais sur le *Lafayette* (1930), les dames avaient à leur disposition quelques phoques empaillés à poser sur leurs jambes pour avoir un peu plus chaud ! Rassurez-vous, cette mode passa…

**Pièces**

La cérémonie des pièces (*coin ceremony* en anglais) est une tradition remontant aux Phéniciens, grand peuple de marins, et qui se perpétue aujourd’hui encore dans les chantiers navals, en particulier lors de la construction des paquebots. Le jour de la cérémonie, l’armateur et le constructeur offrent chacun une ou plusieurs pièces (parfois de valeur) qui sont ensuite soudées dans l’un des premiers blocs du navire en construction, pour lui porter chance et lui souhaiter longue vie. Parfois, les armateurs mettent des billets dans une caissette enfermée dans un endroit accessible qui sera récupérée après la livraison du bateau et dont le contenu est distribué symboliquement entre les membres d’équipage.

**U**

**Usines**

Un paquebot est une petite ville flottante autonome, complexe, et qui ne doit rien rejeter à la mer- réglementation internationale oblige. Les vacanciers se posent rarement la question de savoir d’où vient l’eau douce à bord, où vont les eaux noires quand ils tirent la chasse d’eau dans leur cabine, et que deviennent les restes qu’ils ont laissé dans leur assiette… Tout cela est pourtant réglé comme du papier à musique, grâce à plusieurs usines à bord, bien cachées dans le ventre du navire.

Parmi les usines essentielles : celle qui produit l’énergie. Il faut plus de 80 mégawatts pour alimenter les plus gros paquebots du monde actuels (en 2019, il s’agit de la classe Oasis de Royal Caribbean International). Il y a aussi l’usine qui produit du froid pour la climatisation, pour alimenter les chambres froides et enfin pour produire de l’eau douce. Chaque jour, quelque 950 tonnes d’eau sont utilisées pour laver les ponts, alimenter les piscines, les cuisines, les salles de bain, laver le linge… À bord de ces géants, il faut compter environ 200 litres d’eau douce par jour et par personne. On utilise l’osmose inverse pour dessaler et purifier l’eau de mer pompée, et on récupère également l’eau qui sert à refroidir les moteurs. Rien ne se perd ! Une fois passée le complexe circuit de l’usine, l’eau douce distillée passera dans des déminéralisateurs.

Bien sûr, il y a une usine de traitement des eaux grises et noires, qui utilise un système de réaction biologique pour extraire des boues, les compacter et les envoyer dans l’usine d’incinération. Les déchets humides ? Ils sont broyés, compressés, et le liquide extrait est envoyé vers l’usine de traitement des eaux, tandis que les résidus sont incinérés. Le verre et l’aluminium, eux, sont pilé pour l’un, compacté pour l’autre, et descendus à terre pour être recyclés.

Parions que vous ne regarderez plus tout à fait un paquebot de la même manière, désormais…

**V**

**Verre(s)**

La vaisselle, à bord des paquebots de ligne, c’était tout un poème. Du moins en première et seconde classes. Elle devait être fabriquée par les plus grands noms des arts de la table et comporter la ménagère complète. On y trouvait des ustensiles qui aujourd’hui semblent assez incongrus, voire inutiles… Tel le verre à céleri, sorte de mini-vase ciselé et/ou gravé.

Il y en avait notamment sur le *Normandie*, signés de la manufacture de cristal Daum et pour cause : le céleri était prisé, chez les Anglo-saxons. À l’époque victorienne, on le servait dans un charmant verre à pied rempli d’eau, en guise de collation. Cette mode a naturellement traversé l’océan Atlantique (grâce aux paquebots, indéniablement !) puisque l’on trouvait des « celery vases » fabriqués aux Etats-Unis au tournant du XXe siècle.

Pourquoi un tel engouement ? Parce qu’à l’époque, le céleri était un légume chic, difficile à cultiver, et donc rare. Lorsqu’il est devenu plus commun, le vase à céleri peu à peu disparu… Mais sa tradition a perduré un temps à la table des paquebots. D’ailleurs, le menu du dîner du voyage inaugural du Normandie, le 29 mai 1935, comporte du céleri en branches parmi les hors-d’œuvre.

Quant aux autres verres, ils étaient plutôt à large pied pour éviter autant que possible la casse en cas de roulis, les jours de gros temps. Voilà pourquoi on servait le champagne dans des coupes plutôt que des flûtes. Sur le *France*, les coupes à champagne de la salle à manger de première classe, créées par la Cristallerie de Saint-Louis, comportaient un large bulbe arrondi entre la coupe et le large pied.

**Vin**

Le vin faisait naturellement partie de l’expérience gastronomique à bord des paquebots. C’était même un argument de poids des compagnies maritimes européennes pour séduire les Américains pendant les années de Prohibition *(voir lettre P)* !

Fait notable : la Compagnie Générale Transatlantique était la seule sur l’Atlantique où du vin était proposé gratuitement à toutes les classes de passagers (seuls les grands crus et champagnes étaient payants). Un chai avait même été construit au Havre pour réceptionner barriques et bouteilles en provenance directe des producteurs français et étrangers. Sur le *Normandie*, on trouvait dans la cave pas moins de 62 champagnes différents, et 125 pour les vins. Sur le *France*, ultime fleuron de la CGT, les passagers ne manquaient de rien : sur chaque croisière, on embarquait 76 000 bouteilles de vin dont 4 100 de champagne… Et 37 de vin de messe, mais ça, c’est une autre histoire !

(…)